A DIFENDERE I CIELI D'ITALIA

RACCONTI
E TESTIMONIANZE
DEI PILOTI
DELL'AERONAUTICA
NAZIONALE
REPUBBLICANA
1943-1945

MARCO PETRELLI

ciclostile

Furono oltre sessantamila le vittime civili dei bombardamenti angloamericani in Italia e ingenti i danni materiali subiti dai centri storici, artistici ed industriali colpiti.
Chiara la strategia degli Alleati: da un lato distruggere, dall'altro infondere sfiducia e sgomento tra la popolazione civile.
Firmata "nell'intento di risparmiare ulteriori e più gravi sciagure alla Nazione", come dichiarò il Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, la resa dell'8 settembre 1943 non arrestò tuttavia le incursioni aeree sul Nord e sul Centro della Penisola. E come avrebbe potuto essere diverso con un esercito allo sbando e senza più ordini e con la dissoluzione di ogni istituzione? Suolo e cielo italiani erano attraversati da armate straniere.
Di fronte a tanta distruzione qualcuno pensò di dover "volare per difendere i cieli d'Italia", da cui il titolo del libro. Mossi da questo desiderio, Franco, Loris, Gino, Luigi e gli altri loro colleghi dei quali ho raccontato la storia aderirono all'Aeronautica Nazionale Repubblicana della RSI.
Una missione non facile: erano consapevoli della enorme disparità di forze, ma anche di essere soldati e la divisa che indossavano imponeva loro di tutelare l'Italia e gli Italiani. I sacrifici e le rinunce che ne derivarono non furono però maggiori dei decenni di oblio nel quale caddero al termine del conflitto: erano stati militari dell'Asse, di quella "parte sbagliata" sulla quale il giudizio della Storia è stato duro e implacabile.

Questo libro dà loro voce attraverso la testimonianza di coloro che sono ancora in vita e dei familiari di chi non c'è più.

Marco Petrelli, Ternano, classe 1983, laureato in Storia contemporanea presso l'Università degli Studi di Firenze, è giornalista e fotografo free lance. Suoi articoli sono comparsi su importanti riviste tra le quali GQ.com, LiberoQuotidiano.it e IlFoglio.it. Concentrato sull'analisi e sullo studio di temi legati alla geopolitica, ama approfondire argomenti di politica estera ricorrendo alla Storia come chiave di lettura.

"A difendere i cieli d'Italia" è il suo primo libro.

Biblioteca "Marzio Tremaglia"
Ponte San Pietro - BG
PSP00076072

ISBN 978-88-97766-18-6

Ciclostile
di Alessandro Amorese & C.
via La Salle 1/a - 54100 Massa
tel +39 0585.254409
info@ciclostile.org

Tutti i diritti sono riservati a norma di legge
e a norma delle convenzioni internazionali

L'editore ha fatto il possibile per rintracciare i titolari dei diritti delle immagini pubblicate ed è disponibile ad assolvere ai propri impegni nel caso di eventuali errori od omissioni.

ISBN 978-88-97766-18-6

Progetto grafico di copertina ed impaginazione
Flavio Mornelli

Finito di stampare Agosto 2014
da Impressum - Carrara (MS)
per conto di Ciclostile

Printed in Italy

MARCO PETRELLI

A DIFENDERE I CIELI D'ITALIA

RACCONTI E TESTIMONIANZE DEI PILOTI DELL'AERONAUTICA NAZIONALE REPUBBLICANA 1943 – 1945

BIBLIOTECA COMUNALE
PONTE SAN PIETRO - BG

ciclostile

Questo libro non vuole essere la storia ufficiale dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR), bensì una raccolta di testimonianze di coloro che furono i protagonisti di una vicenda umana, politica e militare inserita nel più ampio e doloroso contesto della Seconda Guerra Mondiale.

Quando nel Gennaio 2014 mi sono messo al lavoro ero concentrato sulla ricostruzione delle vicende del II Gruppo Caccia Terrestre "Gigi Tre Osei" dell' ANR, nutrendo particolare interesse verso l'ultimo comandante del reparto, il maggiore Carlo Miani.

Le ricerche che stavo conducendo mi hanno portato ad incontrare ufficiali e sottufficiali dei vari reparti operativi dell'Aeronautica di Salò che, al di là dei documenti e delle fonti bibliografiche, rappresentavano e rappresentano tuttora un'importante testimonianza di una pagina di storia poco nota.

"Ci sarà ancora?","Riuscirò a trovarlo?" mi domandavo ogni volta che inserivo un nominativo nel motore di ricerca o che scorrevo l'elenco telefonico.

" Vuoi vedere che si tratta di omonimia" pensavo tra me quando, trovato un recapito, alzavo la cornetta e componevo il numero.

"Sto cercando un sergente pilota della Regia Aeronautica e dell'ANR. E' lei?"

"Ha sbagliato", "no no in famiglia di piloti nessuno", "...per carità, siamo tutti meccanici, si figuri!". Poi, quando meno te lo aspetti: "Sì, sono io. Come posso aiutarla?"

Età media 90 anni, sparpagliati per tutta la Penisola, spesso ignari della sorte dei loro colleghi: ecco i protagonisti del mio libro, persone molto anziane ma ancora lucide e desiderose di condividere la propria esperienza.

"Miani? Sì, nome che ho sentito, ma vuol sapere di lui o di noi tutti piloti ANR?" mi domandavano sorpresi i miei interlocutori

quando chiedevo loro del maggiore, che pareva essersi dissolto al termine del conflitto.

Quel quesito, posto non con stizza ma con sorpresa, è stato la chiave del mio lavoro. Concentrato su un nome e su un volto, non mi ero accorto della ricchezza sulla quale ero "seduto", cioé un inestimabile tesoro fatto di informazioni e racconti di persone che venivano da unità diverse, dati storici che ricomposti come tessere d'un mosaico offrivano un quadro più completo e dettagliato dell'argomento che stavo affrontando.

Inoltre, dopo decenni di oblio, la telefonata di un giornalista rappresentava per molti di loro l'opportunità di raccontare quando, su Macchi e Messerschmitt, attaccavano le grosse formazioni alleate in missioni ai limiti del suicidio.

Intervistandoli, mi salto subito all'occhio una cosa: il comune denominatore della scelta di aderire all' ANR per difendere le città italiane dai quadrimotori angloamericani che le stavano martellando. Niente politica, niente ideologia: Loris, Luigi, Franco, Gino e i loro commilitoni la guerra l'avevano combattuta in aria, schizzando fra i traccianti delle torrette dei B17 o inseguiti dalla caccia nemica. Con quel conflitto civile che a terra vedeva contrapposti i reparti di Salò alle bande partigiane non avevano a che fare. Ma, ironia della sorte, proprio l'essere stati estranei alle atrocità della guerra civile non li ha aiutati a capire perché il Paese che avevano servito si fosse poi "scordato" di loro.

Nell'Italia postbellica infatti motivazioni come: difesa dei cieli italiani, fedeltà ad un giuramento, idea che in guerra non si cambi bandiera non erano, forse, sufficienti a motivare la scelta di aver continuato a combattere con la Germania nazista.

Malgrado gli uomini dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana affrontassero un nemico impari con onestà, determinazione e fede nella missione di proteggere la propria gente, l'aver cercato di fermare l'avanzata degli Alleati li ha inevitabilmente esposti al giudizio negativo della Storia.

In questo libro sono raccolte le interviste agli ultimi protagonisti dell'Aviazione della RSI e ai familiari di alcuni di quei militari che non ci sono più. Il mio lavoro si articola come un diario di bordo. Il taglio dato all'opera è di tipo giornalistico e, al fine di permettere una lettura più fluida, ho preferito non inserire note, pur mantenendomi chiaramente nel solco del rigore scientifico.

Nel testo ricorrono termini e sigle di carattere militare, il cui significato è riportato nel glossario di seguito.

L'Autore

Terni, Maggio 2014

A metà degli anni '30, quando buona parte dei piloti entrati in guerra il 10 giugno 1940 si era arruolata, era appena conclusa la guerra in Africa Orientale ed in pieno svolgimento quella di Spagna. Ma, come ci è stato a suo tempo raccontato, di queste cose nelle scuole di volo se ne parlava assai poco. Anche il fatto di essere in piena epoca fascista aveva solo un minimo impatto sulla vita degli Allievi. C'era, sì, un libretto e qualche lezione di "mistica", ma, non essendo materia d'esame, nessuno vi dava troppa importanza. Lo svolgimento dei corsi e le materie di insegnamento erano quelle classiche, mentre il volo è sempre stato un giudice mai di parte: per la politica e per gli eventi esterni, così come forse accade ancora oggi, c'era assai poco spazio.

Se, quindi, la vita degli allievi di allora possiamo anche immaginarla, più difficile e interessante è capire – per noi e per le generazioni che seguono – come quei ragazzi siano diventati improvvisamene uomini maturi. Secondo le cronache, ma lo si legge anche nelle motivazioni delle loro medaglie al valore, si sono trovati sin dall'inizio – e poi per tutto il conflitto - a combattere "contro soverchianti forze nemiche", con mezzi "inadatti, insufficientemente armati e spesso inefficienti", con un addestramento "sommario, affrettato e spesso non mirato alla missione", dovendo sempre supplire "con il genio italico e lo sprezzo del pericolo", sorretti da "un'immancabile fede" e dall' "arte di arrangiarsi" degli specialisti.

Ci si domanda quali potessero essere la molla e la complessa struttura morale di questi nostri predecessori, se hanno continuato a combattere con onore, e per cinque anni, in queste condizioni. Erano fortemente ideologizzati? Erano costretti a farlo? E' possibile che non si siano ribellati? Nulla di tutto ciò. Nel dopoguerra, loro di questo parlavano poco e, nonostante i frequenti contatti di alcuni di noi - della generazione successiva - con alcuni dei sopravvissuti, non ce lo hanno mai raccontato fino in fondo.

Uno di loro però, cultore di storia aeronautica, ha cercato di lasciarne traccia negli Annali.

Si tratta di Alberto Rea, uno dei 24 transitati al Ruolo Servizi del corso Rex (1936-1939) e capo dell'Ufficio Concorsi dell'Accademia nel 1956, al momento del mio ingresso. Il Rex è un corso che in cinque anni di guerra ha perso la metà dei suoi effettivi. I valori, sostiene Rea, più che dall'ideologia fascista provenivano dal concetto risorgimentale di Patria, con l'esaltazione del senso della lealtà, del dovere, dell'onore e della dignità personale, il coraggio delle proprie azioni, la disciplina convinta e lo spirito di sacrificio. Anche in questo forse la retorica abbondava, ma solo in apparenza e nelle manifestazioni esterne, perché nella vita quotidiana si badava con severità e serietà alla sostanza, fatti salvi gli aspetti formali.

Ma anche questi ben presto si trasformavano in abitudine od intima convinzione. In questo, continua Rea, l'azione educativa dei Comandanti di corso e degli Ufficiali addetti aveva certamente raggiunto il suo scopo, ed il comportamento in guerra ne era stato conseguenza e conferma. Problemi? Paracadute in spalla e via, in azione. Dopo, si potrà anche discuterne, ma non prima.

Oggi, sia all'Accademia che alle Scuole di Volo, i programmi sono cambiati, ma, in fondo, i valori su cui si insiste sono quelli con i quali sono state formate le generazioni precedenti, comprese quelle che hanno fatto la guerra. Non c'è ombra di dubbio che con gli stessi valori verranno formate anche le generazioni successive.

Senso dell'onore e dignità personale erano il patrimonio unico di ragazzi diventati improvvisamente uomini sotto il fuoco nemico, arrivando giovanissimi ai reparti di volo in una guerra dove la vittoria – a differenza di quanto affermava la politica – fin dall'inizio, figuriamoci dopo i primi tre anni, era data tutt'altro che per scontata. Dove necessariamente, a poco a poco, la

realtà quotidiana portava a maturare la convinzione che si stesse combattendo una guerra impari, assieme alla rabbia di far parte di un sistema poco efficiente, contro forze superiori e dotate di mezzi e addestramento più moderni.

Pessima sensazione per chi deve combattere. Loro non ce lo hanno mai detto, ma è probabile che sia stato proprio il cumulo di questi sentimenti a far si che molti di questi piloti dopo il crollo dell'8 settembre 1943 abbiano scelto di continuare la guerra.

Magari in campi diversi, ma spinti da pulsioni altrettanto nobili.

Così, al Sud, troviamo il pluridecorato Giulio Cesare Graziani continuare i voli di guerra a fianco degli Alleati fino all'8 maggio 1945, assieme ad Annoni, Erasi e a tanti altri puri di cuore. Al Nord, troviamo il loro compagno di corso Adriano Visconti – che sino a qualche giorno prima della fine aveva continuato a difendere i cieli delle città del settentrione al comando del 1° Gruppo Caccia dell'Aviazione Repubblicana, assieme ai colleghi del 2° Gruppo Caccia. Gente come Alessandrini, Drago, Miani, Bellagambi, Fornaci ed altri combattenti senza speranza di vittoria. Il premio? Visconti veniva ucciso proditoriamente dai partigiani comunisti, assieme al tenente Stefanini, subito dopo essersi consegnato – secondo un patto di lealtà - con tutti i suoi piloti.

Era il 29 aprile 1945. Altri, venivano radiati dai ranghi per improbabili "insufficienti qualità militari", o riammessi in servizio anni dopo, umiliati dalla perdita del grado, dell'anzianità e delle decorazioni al valore.

Oggi, la maggior parte di questi silenziosi ma tenaci combattenti non sono più qui. Sono molto più in alto e molto più lontano.

Loro non ce lo hanno mai voluto dire, ma noi sappiamo che in guerra – ormai non importa più se al Nord o al Sud - troppo

spesso, come lo stesso nemico ha riconosciuto, "avevano potuto opporre agli avversari solo il loro coraggio".

L'Autore, per sua scelta, in questo lavoro "fa parlare" i pochi superstiti del 2° Gruppo Caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, raccogliendo anche i ricordi di alcuni familiari.

Identiche testimonianze ed impressioni avrebbe ricavato se avesse conversato con i superstiti e i familiari di coloro che dopo l'8 settembre 1943 avevano continuato a combattere nella Regia Aeronautica. Erano tutti Aviatori italiani: i nomi dei loro Caduti sono indistintamente scolpiti sui marmi dei Tre Archi, all'ingresso del cortile d'onore della sede dell'Aeronautica Militare.

Ma noi preferiamo pensarli seduti su una nuvola, scherzando tutti assieme, sorridenti e con le gambe a penzoloni, come nell'immagine che ci aveva regalato Dudovich quando, in un famoso affresco di Palazzo Aeronautica, aveva pensato di raffigurare così il Paradiso degli Aviatori.

Glossario

Airacobra - Bell P39 "Airacobra" caccia monoplano statunitense, prodotto dalla Bell Aircraft Corporation.
Aviazione Legionaria - Reparto aereo italiano operante in Spagna dal 1937 al 1939.
A.M. - Aeronautica Militare. Forza Armata della Repubblica Italiana, dal 1946 al presente.
AMX – Aereo di attacco al suolo prodotto negli Anni Ottanta dall' Italia e dal Brasile.
ANR – Aeronautica Nazionale Repubblicana. Forza Armata della Repubblica Sociale Italiana, 1943-1945.
AR 234 - Arado Ar 234, bombardiere e ricognitore bimotore a getto tedesco.
Ascari – Truppe coloniali italiane. Il corpo degli Ascari risale al 1889 e i suoi soldati erano arruolati tra gli eritrei.
Asso di Bastoni - I Gruppo Caccia Terrestre dell'ANR, 1944 -1945
B-17 - Boeing B-17 Flying Fortress (Fortezza Volante), bombardiere strategico statunitense.
B-25 - North American B-25 Mitchell, bombardiere medio statunitense.
B-26 - Martin B-26 Marauder, bombardiere medio statunitense.
Bandenkampf – Termine tedesco che indica operazioni di contro guerriglia nei territori occupati.
Barbarigo – Battaglione di fanteria di marina della Decima MAS
Bf 109 - Messerschmitt Bf 109, aereo da caccia tedesco prodotto in diverse versioni. In questo libro viene indicato anche come "Gustav", nome della versione "G" dotata di un cannoncino da 20 mm e di due mitragliatrici da 7,92 mm.
BR 20 – Bombardiere medio italiano prodotto dalla FIAT, operante nella Regia Aeronautica durante la Guerra civile spagnola e durante la Seconda Guerra Mondiale.
Ca.100 – Aereo biplano da addestramento prodotto dall' azienda Aeronautica Caproni sul finire degli Anni Venti.
Cloche – Barra di comando dell'aereo.

C.L.N.A.I. - Comitato Liberazione Nazionale Alta Italia.
CR 32 – Caccia biplano italiano prodotto dalla FIAT e operante nella Regia Aeronautica durante la Guerra civile spagnola e durante la Seconda Guerra Mondiale.
Decima MAS – Decima Flottiglia MAS, unità d'elite della Regia Marina; dopo l'Armistizio dell'8 Settembre 1943, al comando del principe Junio Valerio Borghese compie attività bellica marina e terrestre.
Division Azul - 250^ Infanterie-Division , divisione di fanteria dell'esercito tedesco costituita da volontari spagnoli.
DC-3 - Douglas DC3, aereo di linea prodotto negli USA tra gli anni '30 e '40.
DC-6 – Douglas DC6, aereo di linea quadrimotore a elica, prodotto negli USA nella seconda metà degli Anni Quaranta.
DC-8 – Douglas DC8, aereo quadrimotore a getto prodotto negli USA a metà degli Anni Cinquanta.
E.N.R. - Esercito Nazionale Repubblicano. Forza Armata della Repubblica Sociale Italiana, 1943-1945.
G55 – Caccia monoplano italiano prodotto dalla FIAT a partire dal 1943. La maggior parte degli esemplari operò con l'Aeronautica Nazionale Repubblicana.
Gigi Tre Osei - Secondo Gruppo Caccia Terrestre dell'ANR, 1944 -1945.
Heer – esercito tedesco, inquadrato nella Wehrmacht (1933-1945) e nel Bundeswehr (1955-presente).
Komet - Messerschmitt Me 163 Komet, caccia intercettore a razzo tedesco.
L.A.I. - Legione aerea italiana. Progetto del feldmaresciallo Wolfram von Richtofen di riunire i reparti caccia A.N.R. in una unità della Luftwaffe.
L.A.I. - Linee Aeree Italiane, compagnia aerea fondata nel 1946 e che nel 1957 si fuse con Alitalia.
Luftwaffe – Arma aerea tedesca, facente parte della Wehrmacht

(1933-1945) e della Bundeswehr (1955-presente).
L.V.F. - *Légion des volontaires français contre le bolchévisme*, unità di volontari francesi costituita nel 1941, inquadrata nell'esercito tedesco e destinata alle operazioni sul fronte orientale.
Macchi 205 - Macchi M.C.205V "Veltro", caccia monoplano italiano prodotto dalla Aeronautica Macchi ed operante con la Regia Aeronautica e con l'Aeronautica Nazionale Repubblicana.
Me 262 - Caccia multiruolo bimotore a getto tedesco prodotto dalla Messerschmitt ed entrato in servizio nel 1944.
"Montefusco-Bonet" - Squadriglia complementare d'allarme "Montefusco-Bonet", 1944-1945.
O.M.S. – Oltre Mare Spagna, nome in codice della missione militare italiana nella Guerra civile spagnola (1936-1939).
"Osoppo" (Brigate) - Brigate partigiane di ispirazione laica, liberale, socialista e cattolica costituitesi a Udine nel Dicembre del 1943 e operanti nel Nord Est italiano. Erano anche noti con il nome di "Fazzoletti Verdi".
P38 - Lockheed P-38J Lightning, caccia pesante bimotore statunitense, prodotto nel corso della II Guerra Mondiale dalla Lockheed Corporation .
P.F.R. - Partito Fascista Repubblicano, Novembre 1943 – Aprile 1945.
R.A. - Regia Aeronautica. Forza aerea del Regno d'Italia dal 1923 al 1946. Nel libro RA indica anche l'aeronautica del Regno del Sud, cooperante con gli Alleati. L'autore ha preferito questa denominazione a quella di Aeronautica Cobelligerante Italiana contestata da alcune fonti.
RAF – Royal Air Force, aviazione britannica.
RCAF – Royal Canadian Air Force, aviazione canadese.
Re 2001 - Reggiane Re.2001, aereo da caccia monoplano prodotto dalla Reggiane, operante con la Regia Aeronautica e con l'Aeronautica Nazionale Repubblicana.
Regno del Sud – Entità statale sorta nei territori italiani occupati dagli anglo-americani, 10 Settembre 1943 – 4 Giugno 1944. E' suc-

ceduta dalla luogotenenza del principe Umberto II (fino al 9 Maggio 1946), poi sovrano fino al 2 Giugno 1946.
RSI – Repubblica Sociale Italiana. Entità statale sorta nei territori italiani occupati dal Terzo Reich, 18 Settembre 1943- 25 Aprile 1945 (al suo controllo erano esclusi i territori direttamente annessi dalla Germania: la Operationszone Adriatisches Küstenland e la Operationszone Alpenvorland).
SM81 - Savoia-Marchetti S.M.81 "Pipistrello", bombardiere trimotore ad ala bassa, operante con la Regia Aeronautica nella Guerra civile spagnola e nella Seconda Guerra Mondiale.
SM79 - Savoia-Marchetti S.M.79 "Sparviero", bombardiere trimotore ad ala bassa, operante con la Regia Aeronautica nella Guerra civile spagnola e nella Seconda Guerra Mondiale.
Spitfire - Supermarine Spitfire, caccia monoplano britannico prodotto dalla Supermarine Aviation Works e operante con la RAF dal 1938.
Tercio - *Tercio de Extranjeros*, oggi Legión Española. Reparto dell'esercito spagnolo fondato nel 1920 dal tenente colonnello José Millán-Astray e costituito da volontari stranieri. Nelle prime fasi della Guerra civile spagnola, gli aerei e il personale militare italiano inviato in appoggio di Francisco Franco vennero inquadrati nella *Aviacion del Tercio* (Agosto – Dicembre 1936).
Thunderbolt - Republic P-47 Thunderbolt, caccia bombardiere statunitense.
Tornado - Panavia PA-200 Tornado, caccia multiruolo progettato negli Anni Settanta da Italia, Gran Bretagna e Germania.
Traccianti – tipo di munizione che, all'atto dello sparo, è accompagnata da una luce che permette di seguire a occhio nudo la traiettoria del proiettile.
USAAF – United States Army Air Force, aviazione statunitense.
Waffen SS italiane - 29 Waffen-Grenadier-Division der SS (italienische Nr. 1), divisione di volontari italiani delle Waffen SS.
Wehrmacht – Forze Armate tedesche (1933-1945).
Z.A.T. – Zona Aerea Territoriale.

Le due Italie del cielo

Intervista a Gregory Alegi

Docente di Storia dell'Aeronautica all'Accademia Aeronautica di Pozzuoli e di Storia delle Americhe alla Luiss Guido Carli di Roma.

"La scelta di aderire all'una o all'altra parte fu spesso dettata dalle circostanze. All'annuncio dell'Armistizio quattro su cinque si dispersero. Gli altri seguirono i propri comandanti, i colleghi o l'origine familiare" mi aveva spiegato il professor Gregory Alegi in un'intervista che mi aveva rilasciato nell'Aprile 2014 e il cui titolo, *Le due Italie del cielo*, ben definiva l'argomento in oggetto.

La storia dei piloti che continuano a combattere la guerra iniziata dal nostro Paese il 10 Giugno 1940 si inserisce nel contesto più ampio della vicenda militare e politica della Repubblica Sociale Italiana, che per seicento giorni rappresenta un' entità statale nei territori italiani posti sotto il controllo germanico.

L'ANR nasce nel quadro di riorganizzazione militare prospettata da Salò per garantirsi credibilità e prestigio sia di fronte agli alleati tedesco e nipponico, sia di fronte ai paesi satelliti dell'Asse. C'è, poi, la ricerca di un'autonomia operativa nei confronti di Berlino: per i vertici della RSI non era infatti tollerabile che il territorio italiano venisse difeso solo dai germanici.

Ma l'idea di una ricostituzione delle disciolte forze armate italiane non alletta la Germania, restia ad accettare che nostri reparti confluiscano al fronte e più incline a sfruttare il personale italiano del quale dispone come *waffen miliz,* con compiti di polizia e di ordine pubblico nelle zone occupate.

Inoltre, coerentemente con quanto già accadeva sin dal 1941 con altre nazionalità, non mancarono i volontari italiani che si arruolarono nella Wehrmacht, ritrovandosi a fianco dei francesi della L.V.F. e degli spagnoli della Divisione Azul.

L'opera di costituzione di un apparato militare della RSI è affidata al Maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani nominato da Mussolini Ministro per la Difesa Nazionale.

Nei piani che l'anziano comandante propone al Duce ci sono venticinque divisioni; se ne faranno soltanto quattro.

Ma il numero non è il solo problema: il vestiario è insufficiente, le armi e i mezzi degli ex arsenali del Regio Esercito sono stati re-

quisiti dai tedeschi. Ai problemi logistici si somma, poi, la scarsità del "materiale umano": centinaia di migliaia sono gli internati italiani nei campi di lavoro, sfruttati come manodopera per lo sforzo bellico del Reich e l'incapacità mostrata da Salò nell'ottenere dalla Germania un loro immediato rimpatrio, non farà altro che evidenziare la scarsa autorevolezza della Repubblica agli occhi degli Italiani.

Inoltre, i celebri bandi di Graziani per l'arruolamento, che minacciano la fucilazione dei renitenti, non sortiscono gli effetti sperati anzi, in alcuni casi favoriscono tra i precettati la renitenza e la diserzione.

Problemi non di secondo piano, che tuttavia non impediscono alle Forze Armate Repubblicane di riorganizzarsi. E di ricevere un primo battesimo del fuoco nell'inverno 1944, sulla linea di Nettuno.

Alcune unità (altamente addestrate) affiancano la Wehrmacht nei combattimenti alla testa di ponte anglo americana di Nettunia: i fanti di marina del Battaglione Barbarigo, gli uomini delle Waffen SS italiane, i paracadutisti della Nembo.

Si tratta comunque di rari casi: l'E.N.R. opererà, infatti, in larga misura come forza di *banden kampf*, guerra alle bande partigiane in supporto ai reparti di polizia tedeschi fino all'Aprile del 1945.

L'Aeronautica Nazionale Repubblicana è invece l'unica Arma di Salò a combattere gli Alleati, tentando di ostacolare le grosse formazioni di bombardieri che dal Sud fanno rotta verso gli impianti industriali del Settentrione e verso la Germania.

Considerato lo stato di difficoltà in cui versava l'apparato militare repubblicano, l'idea

che Salò potesse contare su gruppi di caccia da inviare contro i B17 e i B25 potrebbe apparire, a primo acchito, improbabile.

Eppure la RSI ebbe le sue squadriglie.

Professor Alegi, chi sceglieva di andare al Nord con i tedeschi?

"La scelta di aderire all'una o all'altra parte fu spesso dettata dalle

circostanze. All'annuncio dell'Armistizio quattro su cinque si dispersero. Gli altri seguirono i propri comandanti, i colleghi o l'origine familiare. Tra chi scelse di combattere, alcuni continuarono ad attaccare le Fortezze Volanti come dal 1940. Altri cercarono di limitare i danni all'Italia, sia costruendo un rapporto con gli Alleati sia, se fossero stati chiamati a bombardare il proprio Paese, facendolo con più attenzione".

E quanti furono gli uomini in forza all'ANR?

Fino alla metà del 1944 gli effettivi a disposizione di Salò erano circa 15 mila (stesso numero di quelli che volavano con la Regia Aeronautica del Regno del Sud); spesso i pochi aerei disponibili potevano volare con la "cannibalizzazione" di mezzi non più operativi. Al Nord la funzione principale fu la difesa delle città italiane.

Più ingenuità, quindi, che non convinzione?

"Ingenuità e buona fede. Pensi che quando il maggiore Adriano Visconti firmò la resa del I Gruppo Caccia ai partigiani e a un generale del Sud, chiese di tornare in servizio con la Regia Aeronautica. A lui e a chi lo aveva seguito la scelta di contrastare in quota lo stesso nemico che aveva martellato le città della Penisola prima e dopo Cassibile sembrava solo continuità operativa.

La triste fine del Maggiore ha colorato retrospettivamente l'interpretazione dell'ANR. Ma ingenuità c'era anche al Sud, nell'illusione che i mesi di cobelligeranza avrebbero cancellato gli anni mussoliniani. Temendo che la fine delle ostilità in Europa comportasse una perdita di peso della già poco influente Italia di Badoglio, per mantenere un ruolo anche nel nuovo contesto si pensò addirittura a inviare squadriglie di aerosiluranti nel Pacifico contro il Giappone".

Avvennero scontri tra piloti del "nord" e piloti del "sud"?

"Non vi furono combattimenti tra le due aeronautiche e non ci fu odio tra chi scelse l'una o l'altra parte, solo una diversa concezione di come continuare la guerra, a fianco dei vecchi alleati o con gli anglo-

americani. Finché combatterono, le due forze tentavano di dimostrare che gli italiani erano affidabili sul piano militare e politico, al fine di strappare più autonomia ad Alleati e tedeschi. Dopo due anni di incertezza, nel 1947 le dure clausole del trattato di Parigi penalizzarono molto l'Aeronautica e la ridussero al lumicino. Va da sé che gran parte dei posti toccò a chi era già all'interno della forza armata, vale a dire da chi stava al Sud".

La nascita dell'ANR viene annunciata il 27 Ottobre del 1943 dal sottosegretario all'Aeronautica, tenente colonnello Ernesto Botto. Nelle intenzioni di "Gamba di Ferro" (soprannome di Botto, nda) l'aeronautica della RSI deve strutturarsi in 2 Gruppi caccia (ne sarà costituito anche un terzo nel tardo 1944, mai entrato in azione); 2 gruppi trasporto, che opereranno in supporto ai tedeschi sul fronte orientale; 1 Gruppo Aerosiluranti, quest'ultimo protagonista di attacchi alla testa di ponte americana a Nettunia.

Come ha spiegato il professore la scelta di aderire all'ANR non fu quasi mai dettata da fanatismo ma dalla circostanza nella quale ci si trovava alla data dell'Armistizio e anche per la convinzione che qualcuno dovesse proteggere il Paese dai bombardamenti.

Al di là dei duri termini del trattato di pace, "le due Italie del cielo" riusciranno poi a riconciliarsi nell'Aeronautica post bellica?

"La Guerra Fredda favorì il rientro in servizio di molti ex dell'ANR. Per la storiografia c'è voluto più tempo. Trent'anni fa, quando iniziai le mie ricerche, Salò era tra gli argomenti tabù. Oggi al Museo Storico dell'Aeronautica sono esposti fianco a fianco gli aerei con le coccarde del Sud e i fasci dell'ANR, che ricordano al visitatore quel terribile periodo e lo invitano a riflettere su un momento durissimo della storia della nostra aviazione e della nazione alla quale appartiene", conclude Alegi.

Parte Prima

I Piloti

I RAGAZZI DEL "GIGI TRE OSEI"
Origini di un nome.

"Cosa sono quelli?"
"Tre osei!"

Tutte le comunità umane hanno proprie tradizioni e leggende. L'Aeronautica non è da meno: ogni stormo, gruppo e squadriglia ha una storia da raccontare e che spiega l'origine della denominazione e dello stemma del reparto.

"Gigi Tre Osei" può apparire, a primo acchito, un nome buffo, eppure esso è la testimonianza di come neanche una guerra civile sia riuscita a dividere o a cancellare i ricordi dei commilitoni caduti nei vari teatri operativi della Seconda Guerra Mondiale.

"Gigi", ovvero Luigi Caneppele, è un sottotenente pilota che approda alla R.A. dal volo a vela (aliante, nda), specialità nella quale è un virtuoso e che come emblema ha tre aquile stilizzate.

Dopo la laurea in ingegneria aeronautica e l'arruolamento come ufficiale di complemento, Caneppele consegue il brevetto di pilota militare e viene assegnato al 150^ Gruppo Caccia Terrestre. Sulla divisa tiene in bella mostra il distintivo del volo a vela, che suscita l'interesse dei colleghi:

"E quelli cosa sono?" chiedono gli aviatori incuriositi.
E lui, in friulano, risponde: "Tre Osei".
Il soprannome nasce quasi spontaneo: "Gigi Tre Osei".

Caneppele cade in Africa settentrionale nel Gennaio 1942, durante una missione di soccorso: un brutto atterraggio gli costa la vita.

Un pilota del 150^, in sua memoria, fa disegnare gli "osei" sul proprio velivolo; in seguito arricchito da una palma e da dune, il disegno diventa stemma del reparto.

A comandare il 150^ in Africa è l'allora tenente colonnello Antonio Vizzotto, che nel 1943 risponderà al bando di Ernesto Botto, aderendo all'Aeronautica Nazionale Repubblicana per la quale curerà la nascita del II Gruppo Caccia Terrestre che assumerà il nome di "Gigi Tre Osei".

Il II Gruppo Caccia ha una vita operativa di poco più di un anno, fino all'Aprile 1945. Lo guida un ascolano classe 1909, il tenente colonnello Aldo Alessandrini che nel Marzo 1945 lascia le redini dell'unità al maggiore Carlo Miani.

• *Sottotenente Luigi Caneppele (1913-1942) in una tavola di Alberto Parducci.*

IN VOLO CON "SILVA"
Loris Baldi, sergente maggiore pilota.

Quella a Loris Baldi è un'intervista che, lo ammetto, ha per me un valore particolare, poiché rappresenta il mio primo contatto umano con la storia dei piloti della RSI.

Lo chiamo due volte, la prima sul finire di Febbraio 2014.

Cerco il suo nome sull'elenco nella speranza che, se non lui, possa almeno rispondermi un familiare desideroso di condividere con me ricordi e aneddoti.

Il telefono squilla; risponde una signora, che mostra un momento di perplessità circa le mie intenzioni:

"*E' molto anziano, cosa desidera chiedergli?*"

La rassicuro spiegandole che sono un giornalista con la passione per l'Aeronautica e che vorrei scambiare due parole con Loris.

Non faccio cenno all'ANR perché so, per esperienza, che quello della guerra civile è un argomento al quale è meglio arrivare con delicatezza, tempo e soprattutto con la dovuta calma.

La donna mi chiede di attendere in linea. Pochi secondi che sembrano non finire. L'emozione mi prende, lo riconosco.

"*Il signor Loris Baldi?*" - "*Sì, chi parla?*" - "*Sto cercando un sergente pilota della Regia Aeronautica. Ho fatto centro?*" - "*Direi di sì. Sono stato pilota della Regia e poi dell'ANR*".

Nato a Quarrata (PT) nel 1919, Loris presta servizio come pilota fino al 1945.

Dal 1940 al 1943 è nel Mare Egeo; la notizia dell'Armistizio dell'8 Settembre 1943 lo coglie durante una licenza. Passerà il resto

della guerra nell'ANR.

Oggi ha novantaquattro anni e una buona memoria. Mi racconta di essere stato gregario di Ugo Drago nel corso della stessa battaglia durante la quale fu costretto a lanciarsi.

"Drago era uno degli ufficiali. Ci sono rimasto in contatto fino a poco tempo fa. Vive ancora a Roma, vero?"

Forse non sa che è deceduto nel 2007. La persona di cui parla è una leggenda tra i reduci della RSI. Piemontese, classe 1915, nel corso di tutto il conflitto Ugo Drago effettua quattrocento missioni, ottenendo diciassette vittorie individuali e tre vittorie collettive.

Il I Novembre 1944 è promosso capitano; vent'anni dopo, nel Giugno 1964, riceve la promozione a primo capitano. Poi una brillante carriera in Alitalia.

Nell' ANR comanda la I Squadriglia del II Gruppo Caccia Terrestre "Gigi Tre Osei", della quale fa parte anche Baldi.

Ne "*L'Italia sotto le bombe*" (Laterza, 2013) lo storico Marco Patricelli articola il II Gruppo in tre squadriglie, tutte inizialmente distaccate a Bresso (MI) e comandate da:

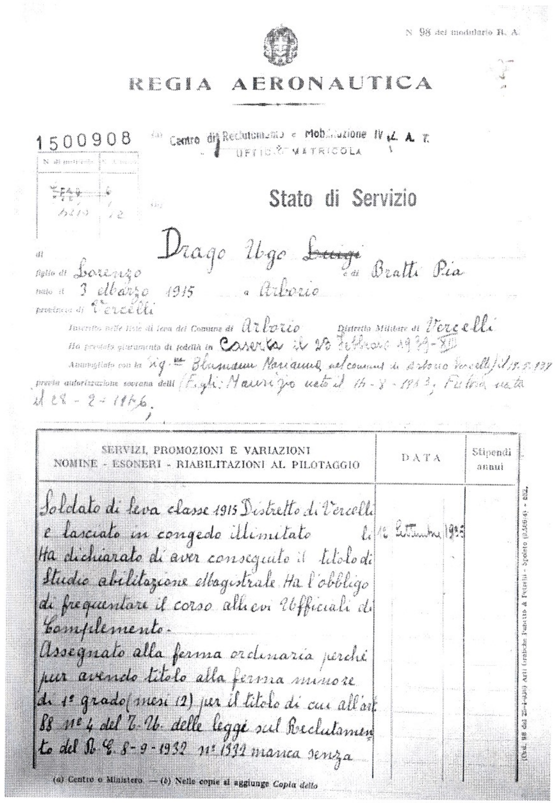
Tenente Ugo Drago, I squadriglia "Gigi Caneppele" con stemma di reparto "Gigi Tre Osei";

Capitano Mario Bellagambi, II squadriglia "Magaldi" con "Diavoli Rossi" quale stemma di reparto;

Tenente Giuseppe Giannelli, III squadriglia "Graffer" con stemma di reparto "Gamba di Ferro".

In "Ali nella tragedia" l'autore Giulio Lazzati fornisce una descrizione più sintetica dell'organigramma: stemma "Gigi Tre Osei" per la I Squadriglia; stemma "Diavolo rosso" su campo scuro per la II Squadriglia; stemma "Diavolo rosso" in campo bianco per la III Squadriglia.

Nel corso delle mie interviste poi, i piloti hanno spesso chiama-


N. 98 del modulario R. A.

REGIA AERONAUTICA

1500908

Centro di Reclutamento e Mobilitazione IV Z. A. T.
UFFICIO MATRICOLA

Stato di Servizio

di Drago Ugo ~~Luigi~~
figlio di Lorenzo e di Bratti Pia
nato il 3 Marzo 1915 a Arborio
provincia di Vercelli
Inscritto nelle liste di leva del Comune di Arborio Distretto Militare di Vercelli
Ha prestato giuramento di fedeltà in Caserta il 20 Febbraio 1939-XVII
Ammogliato con la Sig.na Blumann Marianne nel comune di Arborio Vercelli il 15.5.1937
previa autorizzazione sovrana del (Figli: Maurizio nato il 16-8-1943; Fulvia nata il 28-2-1946;

SERVIZI, PROMOZIONI E VARIAZIONI NOMINE - ESONERI - RIABILITAZIONI AL PILOTAGGIO	DATA	Stipendi annui
Soldato di leva classe 1915 Distretto di Vercelli e lasciato in congedo illimitato li	16 Settembre 1935	
Ha dichiarato di aver conseguito il titolo di Studio abilitazione Magistrale. Ha l'obbligo di frequentare il corso allievi Ufficiali di Complemento.		
Assegnato alla ferma ordinaria perchè pur avendo titolo alla ferma minore di 1° grado (mesi 12) per il titolo di cui all'art. 88 n° 4 del T. U. delle leggi sul Reclutamento del R. E. 8-9-1932 n° 1332 manca senza		

(a) Centro o Ministero. — (b) Nelle copie si aggiunge Copia dello

• *Frontespizio fascicolo personale Ugo Drago. (Archivio Storico Aeronautica Militare)*

to la I Squadriglia "Gigi Tre Osei", identificando l'unità attraverso il suo stemma.

Oltre che a Bresso, il II Gruppo Caccia Terrestre sarà distaccato anche a Reggio Emilia, Cascina Vaga (PV), Villafranca (VR), Campoformido (UD), Osoppo (UD) e Orio al Serio (BG).

Da bravo toscano Loris scherza sulla scelta di aderire all'ANR: "*Lo Stato italiano spese molti soldi per addestrarmi e mi sembrò perciò normale librarmi in volo per difendere le città italiane colpite dai bombardieri stranieri*".

Sergente, quanti duelli ha sostenuto?

"Circa una ventina. Attaccavamo formazioni di bombardieri scortate da un numero enorme di caccia. In genere si decollava in due, tre, ma talvolta anche soli. Ci buttavamo in picchiata dall'alto contro l'aviazione nemica, oppure dal dietro. L'aria era piena di esplosioni e di fuoco".

Ha ricevuto medaglie per le sue azioni?

"Sì ma non mi chieda il numero esatto. Cose senza importanza. Una d'argento, poi la Croce di Ferro tedesca".

I tedeschi: in che rapporti eravate con loro?

"Li vedevamo poco. Eravamo loro alleati solo perché ci premeva di difendere i cieli italiani dalle fortezze volanti".

Il II Gruppo Caccia Terrestre combatte dapprima con i G55 poi, nel Giugno 1944 è equipaggiato con i caccia tedeschi Bf109. Quello del sergente ha una caratteristica, il nome "Silva" sulla fusoliera.

Pilotavate i Messerschmitt Bf109, no?

"Avevamo anche quelli".

E lei volava con "Silva"?

"Bravo, vedo che è informato. 'Silva' era il soprannome del mio caccia. Lo chiamai come la mia fidanzata, Silvana".

Bf 109: un aereo difficile da portare?

"Mah, vede, quando si tratta d' aeromobili il problema non è tanto il 'facile – difficile' pilotare, quanto il ricordarsi sempre di non riporre eccessiva fiducia nella macchina".

E quando l'hanno abbattuta si era fidato troppo dell'aereo?

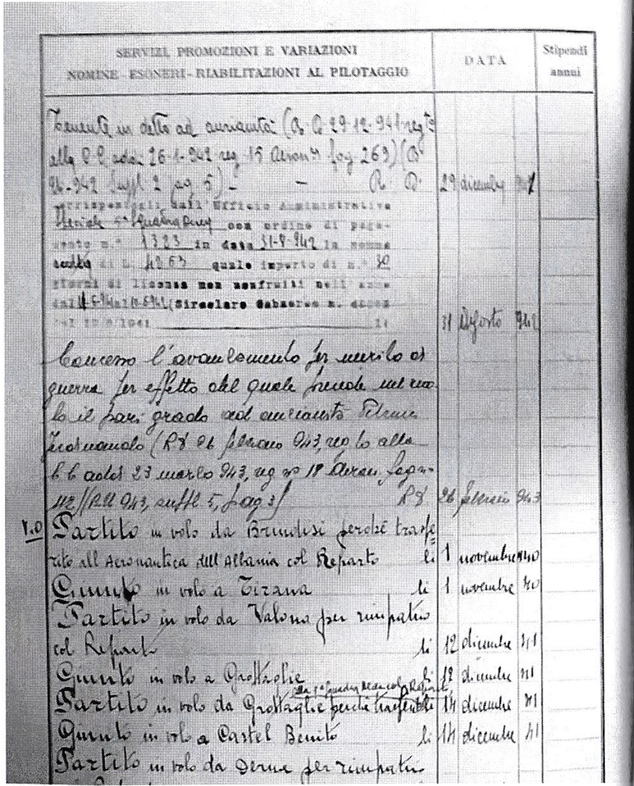
"No, fui colpito da caccia nemica. Ero in quota con Drago, ad un tratto fui centrato da una scarica. Mi lanciai col paracadute, ma non mi sentii in salvo finché non toccai terra: mi pareva che il paracadute fosse rimasto impigliato sull'apparecchio, poi mi accorsi che era danneggiato. Una brutta esperienza davvero!"

Seppure i ricordi non siano del tutto freschi, la disavventura a cui Loris fa riferimento risale al 2 Aprile 1945, quando il II Gruppo si trova coinvolto in una cruenta battaglia, ultima azione della guerra.

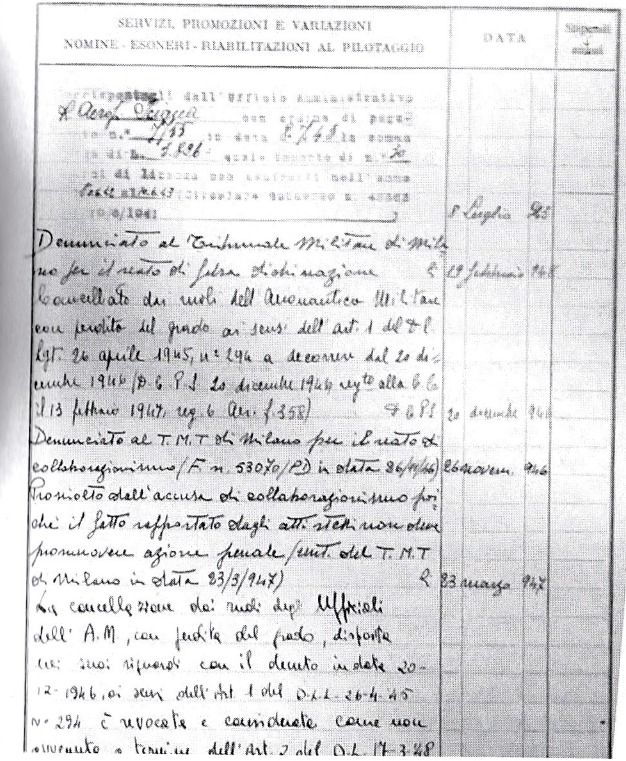
L'operazione trova riscontro in alcune fonti, come nel volume *Messerschmitt Bf 109* (AAVV, Edizioni Rei, 2014) nel quale si parla di una formazione di Bf109 che decolla da Osoppo e Aviano per intercettare uno stormo di B25 statunitensi scortati dai P47D del 347^ Fighter Squadron. Ne segue uno scontro durissimo, con quattordici Messerschmitt persi e sei i piloti uccisi; nessuna perdita tra gli americani.

Stando ad altri testi le perdite da parte alleata ci sarebbero invece state: in *Aeronautica Nazionale Repubblicana* Nino Arena indica nove aerei americani abbattuti (sei B25 e tre P47D) e quattordici Messerschmitt persi, compreso quello di Baldi.

Una ricostruzione più dettagliata del 2 Aprile 1945 è fornita dal diario del sottufficiale pilota Carlo Cavagliano (del quale parlerò in



SERVIZI, PROMOZIONI E VARIAZIONI NOMINE - ESONERI - RIABILITAZIONI AL PILOTAGGIO	DATA	Stipendi annui
Trasferito in detto ad anzianità (R.D. 19-12-941 reg.to alla C.C. addì 26-1-942 reg. 19 Aeron. fog. 263) (B.U. 942 suppl. 2 pag. 5) R.D.	29 dicembre 941	
Corrisposti gli dall'Ufficio Amministrativo [illegible] con ordine di pagamento n. 1323 in data 31-8-942 la somma di L. 1263 quale importo di n. 30 giorni di licenza non usufruiti nell'anno [illegible] (Circolare Gabinetto n. [illegible] del [illegible] 1941)	31 agosto 942	
Concesso l'avanzamento per merito di guerra per effetto del quale prende nel ruolo il pari grado col anzianità [illegible] (R.D. 26 febbraio 943, reg.to alla C.C. addì 23 marzo 943, reg. n. 18 Aeron. fog. [illegible] (B.U. 943, suppl. 5, pag. 3) R.D.	26 febbraio 943	
1.0 Partito in volo da Brindisi perché trasferito all'Aeronautica dell'Albania col Reparto li	1 novembre 940	
Giunto in volo a Tirana li	1 novembre 940	
Partito in volo da Valona per rimpatrio col Reparto li	12 dicembre 941	
Giunto in volo a Grottaglie li	12 dicembre 941	
Partito in volo da Grottaglie perché trasferito [illegible] li	14 dicembre 941	
Giunto in volo a Castel Benito li	14 dicembre 941	
Partito in volo da Derna per rimpatrio		



SERVIZI, PROMOZIONI E VARIAZIONI NOMINE - ESONERI - RIABILITAZIONI AL PILOTAGGIO	DATA	Stipendi annui
Corrisposti gli dall'Ufficio Amministrativo [illegible] con ordine di pagamento n. [illegible] in data [illegible] la somma di L. [illegible] quale importo di n. 30 giorni di licenza non usufruiti nell'anno [illegible] (Circolare Gabinetto n. [illegible] 1941)	8 luglio 943	
Denunciato al Tribunale Militare di Milano per il reato di falsa dichiarazione li	19 febbraio 948	
Cancellato dai ruoli dell'Aeronautica Militare con perdita del grado ai sensi dell'art. 1 del D.L. Lgt. 26 aprile 1945, n° 294 a decorrere dal 20 dicembre 1946 (D.C.P.S. 20 dicembre 1946 reg.to alla C.C. il 13 febbraio 1947, reg. 6 Aer. f. 358) D.C.P.S.	20 dicembre 946	
Denunciato al T.M.T. di Milano per il reato di collaborazionismo (F. n. 53070/PD in data 26/11/46)	26 novembre 946	
Prosciolto dall'accusa di collaborazionismo poichè il fatto rapportato dagli atti stessi non deve promuovere azione penale (sent. del T.M.T. di Milano in data 23/3/947) li	23 marzo 947	
La cancellazione dai ruoli degli Ufficiali dell'A.M., con perdita del grado, disposta nei suoi riguardi con il decreto in data 20-12-1946, ai sensi dell'art. 1 del D.L.L. 26-4-45 n. 294 è revocata e considerata come non avvenuta a termini dell'art. 2 del D.L. 17-3-48		

• *Parte del fascicolo personale di Ugo Drago relativa alla denuncia per servizio in ANR. (Archivio Storico AM)*

seguito) che annota, con una certa precisione, l'evolversi dello scontro che inizia pochi minuti dopo le 14. Secondo le memorie, Baldi avrebbe assunto il ruolo di wingman (gregario) di Drago per sostituire Cavagliano, che tarda a decollare a causa di problemi al motore.

Per un gioco del destino, dunque, è *Silva* ad avere la peggio. Ma la memoria del sergente è popolata anche di bei ricordi.

Che aria si respirava al II Gruppo?

"Che dirle? Ero circondato da gente in gamba, una trentina di commilitoni. Glielo dico sinceramente, una bella atmosfera nel reparto: si rispettava il grado, chiaro, ma senza mai scivolare in forme di eccessiva rigidità. C'era confidenza tra noi, si stava bene".

Ha nostalgia di quel periodo?

"Cosa vuol dire? E' stato un periodo della mia vita. Ma è anche una cosa chiusa, ormai, dopo tanti anni. La mia esistenza l'ho vissuta intensamente anche dopo la Seconda Guerra Mondiale".

Tornò a volare?

"Da passeggero! Avevo pensato di continuare a pilotare, poi però aprii uno studio tecnico e ho fatto il geometra. Inoltre, cosa vuole? Il pilotaggio richiede allenamento costante altrimenti si perde la mano".

Il sergente non va oltre. Anche in una seconda chiacchierata, qualche tempo più tardi, mi ricorda di avere "*una certa età. A 94 anni la memoria non è più fresca come una volta*".

Non sono d'accordo: dall'altra parte del telefono c'è una persona che nello spirito è ancora un giovanotto. E non manco di ripeterglielo. Ma rispetto la sua scelta, evitando di calcare la mano su trascorsi che rievocano anche dolore e morte. La guerra, d'altronde, è qualcosa che lascia inesorabilmente un segno profondo in chi la vive.

Lo ringrazio e lo saluto con la promessa di risentirci presto, giusto il tempo di fare una puntata tra gli osovani.

QUELLA SERA CON LE "OSOPPO"

Franco Benetti, sottotenente pilota.

Padovano, classe 1923, Franco Benetti è un tipo che si dà molto da fare nel preservare e tramandare la "storia di noi piloti della RSI" e che di cose da raccontare ne ha diverse.

Sottotenente del II Gruppo Caccia Terrestre "Gigi Tre Osei", al quale arriva verso la fine del 1944, Franco sostiene di avere assistito in più occasioni ad incontri tra i piloti del reparto e i partigiani delle Brigate "Osoppo" i quali, pochi giorni più tardi, saranno vittime della strage alle Malghe di Porzus (7 – 18 Febbraio 1945, nda).

"Gli incontri – ricorda Benetti – *proseguirono per un paio di sere, verso la mezzanotte. Cosa che se ci beccavano i tedeschi! Quelli delle Osoppo ci proposero di cedere loro le armi; in cambio avremmo ottenuto documenti coi quali allontanarci. Ci rifiutammo. Avvenne tutto prima di Porzus".*

Lasciare le armi e passare con i partigiani? Benetti non fornisce ulteriori spiegazioni sul motivo di questi "meeting" notturni tra il II Gruppo Caccia Terrestre e gli osovani.

Stando al racconto, le Osoppo si sarebbero limitate a spingere il personale della base alla diserzione, senza avanzare ulteriori richieste. Nessuna proposta di collaborazione in funzione anti slovena (la strage di Porzus verrà perpetrata in base al sospetto di contatti tra i Fazzoletti Verdi e unità della RSI), solo lo scioglimento del Gruppo.

L'episodio che mi propone Franco è interessante, poiché aiuta a comprendere il contesto nel quale si muovevano i piloti ANR

distaccati nel Nord Est nei primi mesi del 1945. Oltre alla caccia angloamericana, che colpiva frequentemente i campi di aviazione costringendo i reparti a continui spostamenti, c'era anche un problema di instabilità dell'area dovuta alle frizioni tra le forze della resistenza.

Nel corso di un'intervista rilasciatami per Agenzia Stampa Italia, Zeffiro Ciuffoletti, docente di storia contemporanea dell'Università di Firenze, mi aveva spiegato che nel 1945 "*in Friuli erano presenti forze titine che godevano peraltro dell'appoggio di alcune realtà locali e dei 'garibaldini' friulani; il PCI era a conoscenza della penetrazione di slavi in Friuli e di fatto aveva 'accettato' di perdere la regione al termine della guerra. Le Osoppo, dal canto loro, si trovarono tra due fuochi, in una zona nella quale durante la Grande Guerra si erano combattute aspre battaglie e quindi dalla forte connotazione identitaria italiana.*

Il non essersi adeguati ai piani di annessione di Tito, il non aver accettato che terre italiane passassero agli sloveni ha costato loro la vita". (da *Porzus, Zeffiro Ciuffoletti (UniFI): "Dramma tra guerra civile e guerra etnica"* di Marco Petrelli, Agenzia Stampa Italia, 7 Febbraio 2014).

"*Mai visti quelli lì*" mi risponde Franco quando gli accenno alle bande titine, limitandosi ad aggiungere che "*una ragazza mi aveva proposto di seguirla a Trieste, ma le dissi che lì non avevo nulla da fare. E con il senno di poi credo d'aver fatto bene a non andare, chissà cosa sarebbe successo*".

L'ufficiale padovano è stato testimone anche di un altro evento molto significativo e che vale la pena essere raccontato, poiché aiuta a capire meglio il comportamento e lo spirito dei piloti dell'ANR.

Nell'estate 1944 i tedeschi pianificano l'ingresso dell'Aeronautica di Salò nella Luftwaffe, più precisamente nella LAI, Legione Aerea Italiana.

Dietro all'ambizioso progetto c'è il feldmaresciallo Wolfram von Richtofen, cugino del più noto Manfred von Richtofen, il Barone Rosso. Dal Giugno 1943, Wolfram comanda la II Luftflotte in Italia, ricoprendo tale incarico fino al 27 Ottobre 1944, quando una grave malattia lo costringe a tornare in Germania.

Ad Agosto la Luftwaffe impone agli italiani di passare alla contraerea FLAK o di indossare la *feldgrau*, combattendo in un reparto che obbedisca direttamente a Berlino. La decisione sarebbe stata motivata con il mancato raggiungimento di accordi tra i due alleati.

Non è così in realtà, o almeno lo è solo in parte. La decisione di sciogliere l'ANR, infatti, non arriva da Hitler ma da von Richtofen.

Benetti:

"*Von Richtofen non si fidava di noi. Era convinto ci fossero cose che non andavano nell'Aeronautica Repubblicana e passò all'azione creando la Legione aerea italiana.*

Era Agosto. Ci portarono a Treviso, dove rimanemmo per un paio di mesi. Ci misero addosso le uniformi tedesche. Non eravamo d'accordo; ci dissero che ci avrebbero mandati in Germania ad addestrarci su nuovi aerei. Rimanemmo in Italia; passato il periodo era tutto finito. Mussolini si era anche irritato per la questione LAI".

Ricevuto da Mussolini nei primi giorni dell'Agosto 1944, il generale tedesco aveva avanzato al Duce un piano mirante ad una più stretta collaborazione tra i reparti, la nascita di uno stato maggiore misto e la promessa di equipaggiare gli italiani con nuovi aerei.

Quella che a primo acchito parrebbe essere una soluzione efficace per permettere un riassetto della ANR, diventa invece pietra di uno scandalo che crea incomprensioni anche tra Roma e Berlino.

In *Aeronautica Nazionale Repubblicana* (vol. II, 1996) Nino Arena pubblica un telegramma, datato 30 Agosto '44, inviato dal Duce a Hitler, dal quale si evince come i vertici della RSI fossero all'oscuro del piano LAI: Mussolini: "[...]*Avevo dato la mia adesione di principio ad una nuova riorganizzazione dell'Arma aerea italiana et mi ero riservato di dare la mia approvazione definitiva quando avessi conosciuto le modalità che*

mi erano state promesse per iscritto alt la mattina del 25 Agosto, a mia totale insaputa tutti gli aeroporti le caserme e gli uffici dell'Aviazione sono stati circondati da truppe tedesche[...]"

Von Richtofen ha operato di propria iniziativa, senza consultarsi con le autorità fasciste, né con Berlino. Nel medesimo telegramma, un Mussolini senza peli sulla lingua denuncia al Führer la prepotenza tedesca e le sue conseguenze:

"[...]*Si è proceduto come invece dell'Aviazione Repubblicana si fosse trattato di quella di Badoglio. L'umiliazione inflitta agli ufficiali e ai soldati è stata veramente grave e incomprensibile alt Pochi hanno aderito alla Legione e gli altri appena hanno potuto si sono allontanati e forse aumenteranno le schiere dei partigiani* [...] *Vi prego vivamente, Führer, di impartire gli ordini necessari perché questo penoso episodio si chiuda e più presto sarà, tanto meglio alt accogliete l'espressione della mia più cordiale amicizia*".

Quel che mi raccontano oggi i reduci ANR "abbiamo combattuto per proteggere i cieli italiani, non per la Germania" trova riscontro nel rifiuto, netto, di indossare l'uniforme della Luftwaffe, a qualsiasi costo. In *Oneri e Onori - Le verità militari e politiche della guerra di liberazione in Italia* (Greco&Greco Editore, 2006) Roberto Roggero racconta episodi di frizione, anche dura, tra italiani e tedeschi. Al II Gruppo Caccia Terrestre, ad esempio, il comandante Aldo Alessandrini e i suoi uomini, armi in pugno, convincono le truppe germaniche dirette al loro aeroporto a desistere dall' intento di occupare la base.

Ad Ottobre Von Richtofen abbandona il progetto LAI e dopo due mesi di stallo l'attività dell'ANR può ricominciare.

Successivamente alcuni aviatori italiani si recheranno in Germania solo per addestrarsi su modernissimi caccia a reazione, come ricorda anche Franco:

"*L'addestramento sui jet ci fu, ma non andammo mai operativi a causa dell'avanzata sovietica e della sorte ormai segnata della guerra*"

Gli aerei a reazione Benetti li vede anche in Italia sulla pista di Osoppo, dove nei primi mesi del 1945 atterrano e decollano due ricognitori.

Franco: "(I jet) *Non facevano grande attività. Stettero da noi per circa una settimana. Ricordo che veniva un altro apparecchio a ritirare enormi bobine di foto aeree della linea del fronte. Erano apparecchi molto veloci ma anche molto vulnerabili in fase di atterraggio: era necessario provvedere a proteggerli. Il comandante mi ordinò di fare loro scorta indiretta col mio Macchi 202*".

Una testimonianza importante, la sua, che ci informa dell'uso delle Wunderwaffe (armi miracolose, nda) al di fuori della Germania. Gli aerei descritti dal sottotenente sono i bombardieri e ricognitori a reazione AR234, tra i più moderni ed avanzati velivoli del tempo e la cui presenza nel nostro Paese è documentata anche nel libro *L' Italia in guerra: Il quinto anno, 1944* di Romain Rainero e Antonello Biagini (Commissione italiana di storia militare, 1995): il II Gruppo Caccia Terrestre avrebbe effettivamente ricevuto l'ordine di fare da scorta ai decolli e agli atterraggi degli Arado234 del *Kommando Sommer*, che compivano pattugliamenti a lungo raggio.

Un'ulteriore fonte attribuisce all'unità del colonnello Erich Sommer l'uso di caccia a getto Me262 per missioni di ricognizione sui principali centri italiani in mano agli Alleati.

Negli ultimi mesi di guerra il "Gigi Tre Osei" è costretto a cambiare più volte base, poiché gli aeroporti sono bersagliati dall'aviazione alleata.

Benetti: "*Il reparto si muoveva continuamente e non smise di farlo anche nell'Aprile 1945. Ma, mi chiedo, che senso aveva ormai, con gli*

americani giunti a Bologna (21 Aprile, nda) cambiare ancora base? L'ultima tappa fu Orio al Serio, dove avvenne la resa dell'unità"

Cosa ha fatto dopo la guerra?

"Volevo volare ma quando mi presentai al comando della II ZAT (Zona Aerea Territoriale) mi risero in faccia, dileggiandomi sul periodo di servizio nell'ANR. Dopo alcuni mesi fui richiamato ma rifiutai di aderire all' A.M. : mi avevano trattato da pezzente solo per aver fatto il mio dovere".

Nella vita non ha più volato; poi, alcuni anni fa, con Luigi Gorrini fonda a San Pelagio (PD) il Museo dell'Aria e dello Spazio, dove *"è raccolta la storia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana. Le gente viene, guarda, si meraviglia: nessuno sa e scopre lì la nostra storia"*.

In una delle ultime chiacchierate, Franco mi dice di aver ottenuto alcune parti del Macchi 205 del sergente maggiore pilota Angelo Zaccaria, del I Gruppo Caccia Terrestre "Asso di Bastoni" vittima, il 18 Marzo 1944, della caccia inglese che prima lo abbatte e poi lo mitraglia mentre è ancora appeso al paracadute. Atterrerà, in fin di vita, nei pressi di Pescincanna (PN).

Quei resti d'aeroplano Benetti li ha ricomposti a mo' di quadro e li ha esposti a San Pelagio.

Ma l'attivismo del sottotenente non si ferma al museo: malgrado la veneranda età, infatti, non manca mai le trasferte oltre confine per commemorare i commilitoni caduti.

Ogni anno, ad esempio, va a in Germania *"a portare una corona al monumento dei caduti del cielo. Ci siamo tutti là, ex dell'Asse ed ex degli Alleati. E siamo amici ormai. L'accoglienza è calorosa. Ed è questo che non capisco: ho stretto forti legami con americani, canadesi, inglesi, russi, gente contro la quale un tempo ero in guerra. Allora ci combattevamo, oggi ricordiamo. E invece da noi in Italia questo non è possibile: a quasi settant'anni di distanza sopravvivono rancori e divisioni. Ma è tutto passato! E settant'anni sono tanti, perché non ricordare in pace?"*

Non manca la stoccata all'A.M. che in Germania *"non si è mai presentata, mai portato una corona, mai mandata una delegazione. Neanche i media parlano mai di noi"*, alla quale segue una piccola bacchettata a noi giornalisti*: "ultimamente, devo ammetterlo, cominciamo ad essere di interesse per alcuni storici. Ma, a lei che ha voluto conoscere la mia storia, faccio una domanda: perché non ci avete pensato un po' prima? Oggi molti dei comandanti e dei piloti più esperti non ci sono più, siamo rimasti noi 'giovani'. Vi siete accorti dell'ANR un po' troppo tardi, o no?"*

Non posso dargli torto. Gli sono grato per le memorie che ha voluto condividere con me facendomi spesso sorridere per quel *"mi son vecio ormai"* che alternava di tanto in tanto al racconto, mentre si sforzava di organizzare i fotogrammi di una vita passata, molto lontana nel tempo, ma mai dimenticata.

A FIANCO DI DRAGO
Carlo Cavagliano, maresciallo maggiore pilota, tra diario e blog

Non voglio crederci di averne trovato uno su Facebook, un pilota di novant'anni e oltre, che interagisce su uno dei più popolari social della rete.

E' vero che, di fronte allo spirito e alla tempra di "ragazzi" come Loris e Franco, ho capito da un pezzo che l'età non dice nulla, tuttavia l'idea che uno di loro chatti e metta "like" mi fa un po' sorridere.

Il sottufficiale pilota della R.A. (poi dell'ANR) Carlo Cavagliano il suo profilo ce l'ha eccome e lo tiene anche ben aggiornato. Non mi resta che mandargli la richiesta d'amicizia.

Nel frattempo scorro le immagini che posta sulla bacheca: una vera passione quella per l'aeronautica, passata e presente. Quando mi risponde, scopro che non c'è lui alla tastiera, ma suo figlio Gianluca che tiene viva "la memoria di papà e dei suoi commilitoni su Facebook e su un blog, *Carlo Cavagliano, un pilota normale*"

Il portale curato da Cavagliano jr è una piccola miniera ricca di informazioni e materiale visivo. C'è addirittura il diario del pilota, riprodotto on line e diviso in due periodi: 1940-1943 e 1943-1945. Non mancano, inoltre, libretto di volo e foto in alcune delle quali compare Ugo Drago, del quale Carlo è stato gregario.

"*Papà e Ugo* – racconta Gianluca – *erano amiconi e si incontrarono spesso, anche dopo la guerra, ai raduni o quando il comandante atterrava alla Malpensa*".

Carlo nasce a Vignale (NO) il 16 Settembre 1916. A diciassette

anni consegue il brevetto di volo a vela di primo grado, poi quello di secondo.

Nel settembre 1936 è allievo pilota alla Scuola di Pilotaggio di Falconara Marittima (AN) dove, il 22 Gennaio 1937, ottiene il passaggio sul Caproni Ca.100.

Sergente pilota di complemento dal Novembre dello stesso anno, viene assegnato alla 151^ Squadriglia del 6^ Stormo di stanza a Campoformido (UD) dove si abilita su altri apparecchi.

La Seconda Guerra Mondiale lo vede dapprima sul fronte libico poi, nel 1942, assegnato 153^ Squadriglia del III Gruppo Autonomo Caccia Terrestre in quel momento basato a Ciampino Sud, in attesa di essere equipaggiato con i Macchi 200.

Col 153^ opera ininterrottamente fino all'Armistizio, prima a Reggio Calabria e poi all'aeroporto di Trapani-Chinisia con compiti di scorta ai convogli. Dal maggio 1943 (quando l'unità riceve i Bf 109) è a Comiso (RG). Resta in Sicilia anche nel corso dello sbarco anglo-americano del Luglio 1943.

In seguito all'Armistizio dell'8 Settembre 1943, la vita di Carlo Cavagliano si intreccia a quella di molti suoi colleghi che scelsero di continuare a combattere contro gli anglo americani.

Il diario del pilota mi aiuta a ricostruire i momenti successivi alla notizia dell'Armistizio.

Riprende a volare a Bresso, nel Febbraio 1944, effettuando decolli su un CR42; l'8 Marzo successivo è con il II Gruppo Caccia Terrestre "Gigi Tre Osei", assegnato alla I Squadriglia comandata dal capitano Ugo Drago, del quale sarà gregario fisso.

I resoconti di Cavagliano sono stati molto importanti per le mie ricerche, poiché mi hanno consentito di ricostruire gli ultimi mesi di attività del suo gruppo caccia nel Nord Est.

Cavagliano: "*Il 17 dicembre, improvvisamente tutta la mia squadriglia, la "Gigi Tre Osei" con il Capitano Drago al Comando di 12 splendidi Gustav G-14/AS si trasferì sul campo di fortuna di Thiene. Un campo di fortuna reale, sprovvisto di ogni benché minima attrezzatura aeroportuale, completamente allo scoperto e senza nessuna difesa antiaerea.* [...] *Lo scopo della nostra collocazione in quella specie di aeroporto, era di intercettare qualcuna di quelle formazioni di caccia bombardieri Thunderbolt, che giornalmente tenevano sotto controllo tutte le vie di comunicazione e in specie la ferrovia che portava al Brennero.* [...]"

Dopo una settimana di relativa calma, i "cacciatori" repubblicani vengono attaccati da uno stormo di Thunderbolt.

"[...] *Poi al mattino del 24 dicembre, la beffa! [...] Provenienti da Nord ad una quota di 1500 metri sulla verticale fra Thiene e il Campo, giunsero 8 cacciabombardieri Thunderbolt che con tutta tranquillità iniziarono il loro micidiale carosello, prima divertendosi a centrare con le due bombe alari, di cui erano corredati, la fila dei nostri Gustav, messi in linea di fronte sul lato destro del campo; poi con le mitragliatrici sino all'esaurimento dei proiettili, incendiarono e distrussero completamente i nostri 12 meravigliosi Gustav 14/AS.* [...]"

Un fatto isolato? Un'incursione aerea di routine? Forse no, perché appena dopo il Natale 1944, tra il 26 e il 28 Dicembre, le forze tedesche e l'ENR scatenano *Wintergewitter* (Tempesta d'Inverno), attacco

• *1944. Foto di gruppo dei "Diavoli Rossi" del II Gruppo Caccia Terrestre "Gigi Tre Osei". In piedi, quarto da sinistra, il comandante della squadriglia Mario Bellagambi. (Foto Archivio famiglia Cavagliano)*

contro le posizioni angloamericane nel nord della Toscana, principalmente nella provincia di Lucca.

L'operazione non sortisce effetti rilevanti (se non quello di tardare l'arrivo degli Alleati a Bologna), ma è comunque plausibile pensare ad un nesso tra gli eventi narrati da Cavagliano e l'inizio dell'offensiva germanica per la loro vicinanza temporale.

L'assalto dei Thunderbolt su Thiene (VI), infatti, è un'azione pianificata dal comando alleato dopo due ricognizioni aeree.

Secondo una ricerca pubblicata dagli storici Ferdinando D'Amico e Gabriele Valentini sulla rivista "JP4" (Settembre 1997), il 22 Dicembre 1944 aerei americani segnalano la presenza di apparecchi nemici sul campo di Thiene. La segnalazione è confermata il giorno seguente da un ricognitore. Gli Alleati decidono, allora, di attaccare la base del "Gigi Tre Osei".

Gli spostamenti di truppe per *Wintergewitter* potrebbero aver insospettito gli anglo-americani ed averli spinti ad intensificare i controlli sulle linee nemiche.

La Vigilia di Natale otto apparecchi del 347^ Fighter Squadron della USAAF scatenano l'inferno sulla base veneta. Ancora Carlo:

"[...] *Il Thunderbolt, dopo un paio di giri si allontana, seguito dai suoi compagni. Uscimmo dalle buche guardandoci sbigottiti tutte quelle rovine fumanti che ci circondavano. 12 magnifici Gustav* (Bf109, nda) *che stavano terminando di bruciare* [...]".

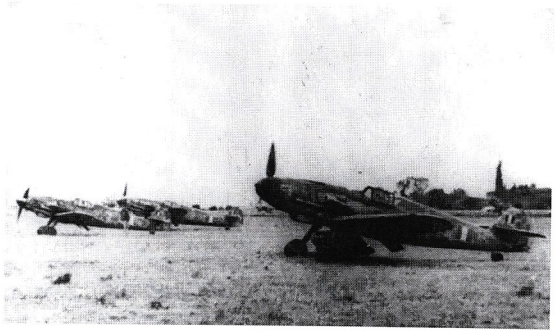
L'incursione aerea è andata perfettamente a segno. La I Squadriglia di Drago è completamente annientata. L' unica consolazione, secondo Cavagliano, è stata che "*nessuno di noi della "Gigi Tre Osei", piloti e specialisti ci lasciò la pellaccia e raccogliendoci come brandelli sparsi, piloti e specialisti, ritornammo a Pordenone con le pive nel sacco e tanta amarezza nell'animo*".

Le memorie del sergente maggiore pilota sono utili anche per il ricco materiale fotografico allegato al diario.

Trovo di tutto, dagli scatti dei Bf109 a foto di gruppo realizzate prima e dopo la guerra.

Cavagliano, infatti, annota anche degli incontri tra veterani come quello del 1986 alla Piccola Caprera, la casa museo di Fulvio Balisti a Ponti sul Mincio (MN). E non mancano le istantanee che ritraggono gli uomini della I Squadriglia accanto al loro comandante Ugo Drago. Ne osservo a lungo una: anziani piloti sorridenti, gente normale a prima occhiata, speciale se si considera in quale terribile situazione abbiano volato e combattuto. Credo di aver capito perché il nome del blog è "Carlo Cavagliano, un pilota normale", ma voglio che sia Gianluca a spiegarmelo:

"*Papà e i suoi commilitoni erano gente normale che, in una situazione difficile e disperata, si sono ritrovati a fare una scelta eccezionale, fuori dal comune*".



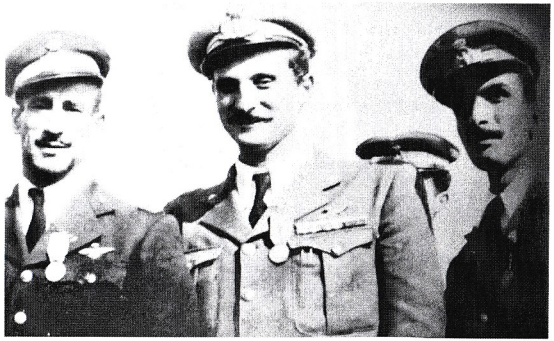
• *1944. I Messerschmitt BF 109 del II Gruppo Caccia Terrestre "Gigi Tre Osei" dell'ANR. (Foto Archivio Famiglia Cavagliano)*

L'ULTIMO COMANDANTE
Carlo Miani, maggiore pilota nei ricordi di un familiare.

La macchina scatta. Riesco ad immaginare il rumore metallico di una vecchia Rollei biottica o, perché no, di una Leica che ha appena immortalato tre giovani ufficiali piloti della Regia Aeronautica.

Dal bavero delle loro uniformi pende una medaglia. Il sorriso è velato, ma la soddisfazione sui loro volti è palese.

Sotto, una didascalia ricostruisce il momento. E' il 24 Giugno 1942, Aeroporto di San Pietro di Caltagirone. I tre sono appena stati decorati con una Medaglia al Valor Militare dopo la Battaglia



• *Giugno 1942, Aeroporto di San Pietro di Caltagirone. L'ufficiale pilota Carlo Miani e due colleghi appena decorati dopo la Battaglia di Pantelleria. (Foto Archivio Famiglia Miani, per gentile concessione di Nicola Malizia autore di "Quelli del Gatto Nero", volume dal quale è tratta l'istantanea)*

di Pantelleria.

C'è un solo nome, Carlo Miani, capitano pilota comandante della 360^ Squadriglia del 155^ Gruppo Caccia Terrestre. E' quello al centro e il cui sorriso è più evidente.

Nella foto Miani ha ventotto anni e serve nella Regia Aeronautica da cinque. Triestino, classe 1914, ottiene il brevetto di volo nel Giugno del 1936; a marzo dell'anno successivo è sottotenente di complemento della R.A. e, l' 11 Dicembre 1937, consegue il brevetto di pilota militare.

In seguito all'Armistizio dell'8 Settembre 1943 aderirà alla ANR, concludendo la sua carriera di pilota militare al comando del II Gruppo Caccia Terrestre "Gigi Tre Osei" con otto abbattimenti all'attivo che lo classificano tra gli "assi" italiani della Seconda Guerra Mondiale (quota asso cinque abbattimenti). Prima del conflitto, però, Miani ha volato già in un altro teatro operativo, nella Guerra di Spagna (1936 – 1939).

Sul suo fascicolo personale, tutt'ora conservato all'Archivio Storico dell'Aeronautica Militare, leggo che il 21 Marzo 1938 entra nell'Aviazione Legionaria, compiendo missioni di crociera e di scorta ai bombardieri SM 81, BR 20 e SM 79.

Nel giro di un anno Miani riceve due decorazioni: il 15 Maggio 1939 gli appuntano la "Medalla de la Campaña Española" , il 16 Maggio arriva la "Medalla Militar Collettiva Española".

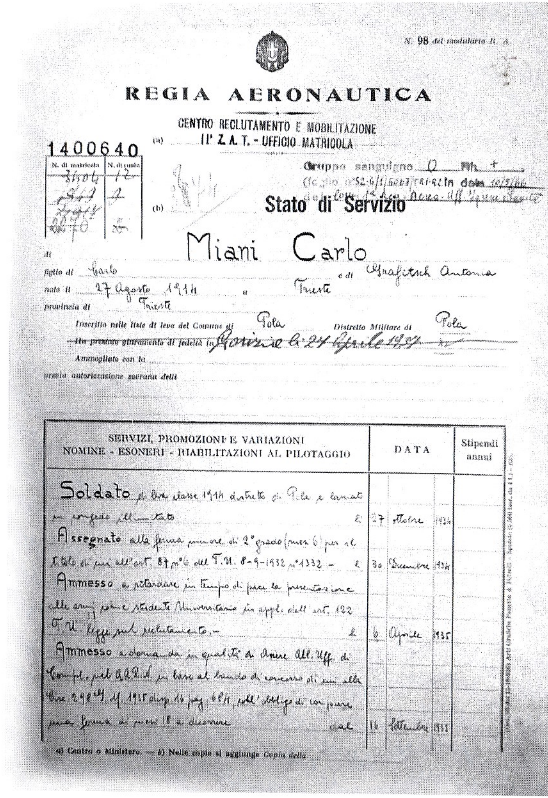
Ma, seppure non di rado citato in testi di storia aeronautica, il materiale visivo e bibliografico sull'ultimo comandante del "Gigi Tre Osei" scarseggia.

"Perché vuoi parlarne?" mi è capitato mi domandassero alcuni "addetti ai lavori".

"In fondo ci sono comandanti più conosciuti sui quali scrivere, con molti più abbattimenti sul curriculum e molte più informazioni reperibili sul proprio conto".

Già, perché parlare proprio di Miani?

La prima risposta sensata che ho dato è stata: curiosità. Il nome


N. 98 del modulario R. A.

REGIA AERONAUTICA

CENTRO RECLUTAMENTO E MOBILITAZIONE
II° Z. A. T. - UFFICIO MATRICOLA

1400640

Stato di Servizio

Gruppo sanguigno 0 Rh +

Miani Carlo

figlio di Carlo e di Grafitsch Antonia

nato il 27 Agosto 1914 a Trieste

provincia di Trieste

Inscritto nelle liste di leva del Comune di Pola — Distretto Militare di Pola

SERVIZI, PROMOZIONI E VARIAZIONI NOMINE - ESONERI - RIABILITAZIONI AL PILOTAGGIO	DATA			Stipendi annui
Soldato di leva classe 1914 distretto di Pola e lasciato in congedo illimitato li	27	Ottobre	1934	
Assegnato alla ferma minore di 2° grado (mesi 6) per il titolo di cui all'art. 87 n°6 del T.U. 8-9-1932 n°1332 – li	30	Dicembre	1934	
Ammesso a ritardare in tempo di pace la presentazione alle armi quale studente Universitario in appl. dell'art. 122 T.U. legge sul reclutamento.– li	6	Aprile	1935	
Ammesso a domanda in qualità di Allievo Uff. di Compl. nel R.A.R.N. in base al bando di concorso di cui alla Circ. 29 ... 1935 ... coll'obbligo di compiere una ferma di mesi 18 a decorrere dal	16	Settembre	1935	

a) Centro o Ministero. — b) Nelle copie si aggiunge Copia dello

• *Frontespizio fascicolo personale Carlo Miani (Archivio Storico Aeronautica Militare)*

del maggiore era saltato fuori nel corso di una chiacchierata con un collega giornalista impegnato in ricerche sulla caccia italiana nella Seconda Guerra Mondiale.

"*Miani! Poco e niente su di lui. Se non erro dovrebbe aver fatto parte anche dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, ma non ne sono sicuro*" mi aveva detto, lasciando quel nome lì, tra un caffè e una bibita al bancone di un bar.

Poi, cominciando a raccogliere e selezionare informazioni per i miei studi, Carlo comincia ad essere presente

Un caso? Forse, ma la curiosità di conoscere Carlo Miani aumentava di giorno in giorno.

Cercare informazioni sul suo conto è stato difficile, poiché l'ufficiale era un uomo incline alla riservatezza, caratteristica quest'ultima confermatami anche da alcuni del suo gruppo. Ma la "molla del sapere" era ormai scattata; inoltre si trattava pur sempre dell'ultimo comandante del "Gigi Tre Osei".

La fortuna aiuta gli audaci. Mi imbatto in *Arpino, top gun per vocazione di famiglia* , un'intervista del 1998 che l'allora Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana Mario Arpino rilasciava a Carlo Bonini del Corriere della Sera.

Nel pezzo è citato Miani, quale comandante del II Gruppo Caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana e zio del generale. Quello con Mario Arpino sarà un incontro importante che darà una svolta, decisiva, al mio lavoro.

Lo contatto e lui, forse incuriosito da quelle tante domande rivoltegli per telefono, mi concede un incontro.

L'appuntamento è alla Casa dell'Aviatore, un' elegante palazzina costruita lungo il perimetro del Ministero dell'Aeronautica, a due passi dalla stazione Termini a Roma.

Come già successo con altri militari intervistati, non so in che modo comportarmi: è un generale e di generali nella mia vita non ne ho mai conosciuti. Viaggio con l'immaginazione e ripenso ai tratti duri dei volti di George Patton e di Douglas Mac Arthur, due

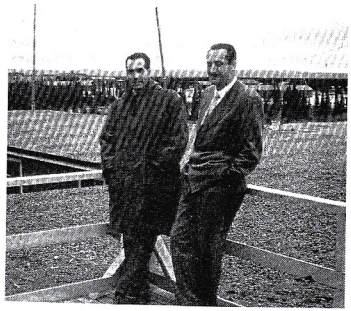
comandanti di ferro che hanno cambiato il corso della Seconda Guerra Mondiale.

Lo trovo nella hall: la Casa dell'Aviatore, infatti, oltre che da circolo, funge anche da albergo e da ristorante. "Generale?" domando.

La vista della persona mi rassicura: è un distinto signore in abiti civili, dai modi affabili e dal tono di voce pacato. Un'immagine molto lontana dall'iconografia bellica alla quale Hollywood mi aveva abituato, seppure la persona che ho davanti pare sia uscita dalla penna di Tom Clancy. Arpino è un'autorità nel mondo aeronautico e non faccio fatica a capirlo, in particolare dalla deferenza con la quale gli si fanno avanti gli altri ufficiali dell'A.M.

Nato a Tarvisio (UD) nel 1937, Arpino entra in Aeronautica negli anni Cinquanta, restando in servizio fino al 2001. Per oltre un quarantennio vola su tutti i tipi di aerei che transitano nell'inventario dell'A.M. , dagli apparecchi alleati consegnati al nostro Paese al termine della guerra, fino ai Tornado e agli AMX.

Promosso generale nel 1982, nel 1987 assume la direzione dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli; nel corso di *Desert Storm* (1991) è capo dell'unità di coordinamento aereo di Riyadh, in Arabia Saudita, dal 1995 al 1999 è Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, dal '99



• *Maggio 1953, Goose Bay (Canada). I comandanti LAI Max Campagnone (a sinistra) e Carlo Miani (a destra) fotografati dal comandante Cesare Erminio, già pilota del I Gruppo Caccia Terrestre "Asso di Bastoni". (foto tratta dal bollettino dell'ANPAN, per gentile concessione del presidente Alberto Pellegrino)*

al 2001 è Capo di Stato Maggiore della Difesa.

Per lo zio ha un'autentica venerazione:

"*Avevo sette anni, era il 1944, mi trovavo ad Udine. Ricordo che talvolta, durante i bombardamenti, scappavo dal rifugio e guardavo in cielo i caccia dell'ANR e tedeschi che combattevano contro l'aviazione americana, quest'ultima sempre superiore di numero. I piloti italiani attaccavano in coppia. Forse c'era anche lo zio Carlo lassù...*

La sera, al rientro dalle operazioni, poteva capitare venisse a trovare me e mia madre e che si mettesse a suonare il violino per noi".

E mi conferma anche che il maggiore era un tipo schivo:

"*Lo zio Carlo era molto riservato e del periodo nella RSI parlava molto poco e solo con mio padre, triestino come lui, col quale aveva una certa confidenza. Non a caso molte cose dello zio le ho sapute proprio da papà*".

Generale, chi era Carlo Miani?

"*Un ufficiale pilota che ha volato in Spagna prima e per tutta la Seconda Guerra Mondiale poi, combattendo in Russia, nei Balcani, in Sicilia e in Africa e conseguendo diverse medaglie d'argento. Dopo l'Armistizio è stato comandante di un gruppo combattente dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana* ".

Aderì all' ANR per convinzione ideologica?

"*Non credo proprio. Come molti suoi colleghi, la sua fu una scelta dettata dal senso di dovere che in quella circostanza era il difendere i cieli italiani dai bombardieri alleati*".

La maggior parte dei piloti intervistati mi ha detto di aver volato per dovere e non per politica, eppure l'Aeronautica fu molto enfatizzata dalla propaganda del Regime...

"*Questo è vero, ma va anche considerato che nelle scuole di pilotaggio la Mistica fascista veniva sì trattata, ma non era materia d'esame. Ciò lascia supporre che gli allievi della R.A. non ricevessero un indottrinamento politico martellante*".

Lei sa quanti abbattimenti ha all'attivo suo zio?

"*Ricordo che si parlava di otto abbattimenti (la quota asso è di cinque abbattimenti, nda). Ma, cumulativamente, penso che potrebbero essere anche di più: buona parte dei documenti sull'attività della caccia repubblicana non è più disponibile e con essi anche la certezza del dato numerico delle vittorie dei singoli piloti*".

Cosa fa Miani dopo il 1945?

"*Non torna a volare nei ranghi della ricostituita Aeronautica Militare Italiana, se è questo che vuol sapere. Una scelta comune a non pochi piloti dell'ANR che erano stati privati dei gradi e delle decorazioni conseguite nel periodo della RSI, poiché nella nuova Arma quell'esperienza non veniva riconosciuta come periodo di servizio attivo*".

Ciò che racconta Arpino è importante, poiché aiuta a capire il motivo per cui molti dell'ANR abbiano preferito non raccontare la

• *Due foto tessera dell'ufficiale pilota Carlo Miani (1937 e 1943) tratte dal suo libretto di volo (Foto per gentile concessione del Generale Mario Arpino)*

propria storia. Paura di ritorsioni? No, più plausibile il senso di abbandono da parte dell'A.M. Da un quindicennio, tuttavia, assieme agli elenchi dei Caduti della R.A. e dell'A.M., sui marmi dei "tre Archi" del Palazzo A.M. compaiono incisi anche i nomi dei Caduti dell'ANR.

Alcuni piloti, come Luigi Gorrini e Mario Bellagambi, somatizzano e accettano di essere riassorbiti nei ranghi nei primi anni della Guerra Fredda. C'è poi chi, come Loris Baldi e Franco Benetti, dopo il 1945 farà tutt'altro o per scelta o per non subire l'umiliazione della perdita del grado e delle decorazioni.

Nel fascicolo di Miani si legge che l'ufficiale "rivedrà" il grado di Maggiore (che aveva a fine guerra) solo nel 1955 ed in posizione "ausiliaria", per poi essere promosso tenente colonnello (in congedo) nel 1962.

In una pagina, con timbro "Comando della III ZAT – Reparto personale, sezione personale in congedo", scopro che il "capitano" Carlo Miani è dichiarato allenato al volo per gli anni dal 1948 al 1957. Nessun ruolo operativo, ma la lontananza dal cielo è solo temporanea:

"*Nel dopoguerra – continua Arpino - si adattò a svolgere diversi impieghi: fece il palombaro poi, con mio padre, si mise a vendere di tutto, dalle calze di nylon "porta a porta" alle biciclette usate. Doveva comunque mantenere la famiglia. Nei primi Anni Cinquanta, mentre lavorava come portabagagli all'Aeroporto di Gorizia, venne notato da un comandante della L.A.I. (poi fusa con Alitalia, nda). Era Ugo Drago, col quale aveva volato nel "Gigi Tre Osei". Drago lo presentò all'ufficio personale della compagnia e mio zio iniziò a pilotare aerei civili, prima DC-3 e DC-6, poi quadrireattori DC-8 sulle rotte nazionali, europee e del Sud-America*".

Per quanti anni restò in servizio con la compagnia di bandiera?

"*Fino alla metà degli Anni Settanta circa. Raccontava che sulla linea tra Roma e Venezia, che all'inizio si effettuava con il DC-3 di notte e senza radio-assistenze, aveva avuto più paura che durante la guerra!*"

Il maggiore Miani muore a Perugia il 16 Aprile del 1994.

Del suo periodo in L.A.I. riesco ad avere una fotografia, inviatami da Alberto Pellegrino, presidente dell'ANPAN (Associazione nazionale personale aero navigante) che sul finire degli Anni Cinquanta, da giovane copilota, ha volato nell'aviazione civile con alcuni ex RSI.

Uno scatto prezioso, se si tiene conto del carattere schivo del maggiore triestino, per il quale bisogna essere grati al comandante Cesare Erminio, anche lui passato per i ranghi dell'ANR come ufficiale del I Gruppo Caccia Terrestre "Asso di Bastoni".

GATTI NERI E TIGRI BIANCHE
Mario Bellagambi, capitano pilota nelle memorie di due generali.

"*Sai? Stavo pensando di farmi tatuare lo stemma del 51^ Stormo, che ne pensi?*" mi disse un mio amico, grande appassionato di collezionismo militare.

E cosa potevo pensarne? Neanche sapevo cosa fosse il 51^. Così, un po' per curiosità, un po' per dargli soddisfazione andai a cercarmelo sul web.

Un gatto! Anzi no, due gatti neri: uno allunga gli artigli su dei topi, l'altro invece ha le zampe che danno verso l'interno, quasi voglia abbracciarli.

Che strano: stemmi diversi per un unico reparto!
"*Tutta colpa di Bellagambi*" mi spiegheranno inseguito.

Con un totale di tredici abbattimenti nel corso di tutta la Seconda Guerra Mondiale, Mario Bellagambi è considerato uno dei principali assi della nostra aviazione.

Nato a Firenze il 28 Gennaio 1917, consegue il brevetto di volo nel '34, per poi ottenere due anni dopo il brevetto militare alla scuola di pilotaggio di Grottaglie (TA).

Nel 1937 è assegnato al 52^ Stormo; sarà volontario nella Guerra di Spagna dove compirà diverse azioni di caccia contro l'aviazione nemica.

Durante il conflitto mondiale vola in Albania, nel Mediterraneo occidentale (con base in Sardegna) e in Africa con il 150^ Gruppo caccia terrestre del colonnello Vizzotto. Pilota della 364^ Squadriglia, ne sarà il comandante fino allo sbarco anglo-

americano a Gela e Licata del Luglio 1943.

Nel 150^ ha come colleghi Ugo Drago e Giuseppe Giannelli che ritroverà, pochi mesi più tardi, nel II Gruppo Caccia Terrestre.

Bellagambi risponderà, infatti, al bando Botto dell'Ottobre 1943, assumendo la guida della II Squadriglia "Magaldi" del "Gigi Tre Osei", col grado di capitano.

Al termine della guerra Mario continuerà ad indossare la divisa. Primo caso tra quelli finora raccontati e un'occasione unica per cercare di capire come un ex ANR vivesse il contesto dell'Aeronautica Militare, in particolare del 51^ Stormo che aveva (ed ha), come accennato, il gatto nero come stemma.

Fondato nell'Ottobre del 1939, il 51^ opera su tutti i fronti di guerra: Mediterraneo, Malta, Africa Settentrionale, Balcani e Russia.

Dopo l'8 Settembre 1943 il grosso del reparto finisce al sud con la Regia Aeronautica del Governo Badoglio.

Riarmato nel 1946 con apparecchi inglesi e americani, nel 1953 viene ribattezzato 51^ Aerobrigata, denominazione che manterrà fino al 1968.

Dal 1961 al 1963 è comandante dell'unità. E' un tipo silenzioso, Mario, almeno da quanto mi racconta chi lo ha conosciuto nei primi anni di servizio in AM, l'allora sottotenente oggi generale di brigata in congedo, Riccardo Marchese.

"*Era un signore e un gran pilota* – mi racconta il generale - *Una persona molto discreta che, anche quando doveva esprimere un apprezzamento lo faceva con la massima discrezione. Fu il primo ad organizzare una pattuglia acrobatica sugli F86G, che poi assumerà il nome di Tigri Bianche. Dal 1961 al 1963 fu il comandante dell' Aerobrigata. Discreto ma validissimo come militare era ben voluto e stimato da tutti* ".

Delle "Tigri Bianche" parla anche il già citato Nicola Malizia nel

suo "Quelli del gatto nero". Il reparto acrobatico nasce alla metà degli Anni Cinquanta ed è equipaggiato con i Republic F84G Thunderjet, uno storico caccia Nato primo ad andare in battaglia contro i sovietici MIG sui cieli della Corea.

Nel suo volume Malizia ce ne fornisce una bella immagine, in livrea delle "Tigri Bianche" sulla pista dell'aeroporto di Istrana (TV), comando della 51^ Aerobrigata.

La didascalia ne descrive la colorazione: giallo oro, con il nome della pattuglia in bianco sul muso e il Tricolore sulla coda. Le tips alari (una sorta di due grosse palle da rugby poste alle estremità delle ali, nda) sono amaranto.

Ma torniamo al generale Marchese e al suo ricordo di Bellagambi.

E' vero che non perdeva mai la calma?

"*Assolutamente! Non si scomponeva di fronte a nulla. E se doveva fare un apprezzamento, a me è successo, lo faceva con molta discre-*

• *Il maggiore Mario Bellagambi dell'ANR, comandante dei "Diavoli Rossi", abbatte un B26 "Marauder" americano. (Tavola di Alberto Parducci)*

zione. Mai visto arrabbiato, mai visto alzare la voce. Ho conosciuto quarantaquattro comandanti al 51^, ma la signorilità di Bellagambi è unica".

Del periodo nell'ANR ne parlava mai?

"*Non ne so molto. E' una sua storia passata, ha avuto qualche problema come altri piloti che avevano combattuto da quella parte sa, questioni legate alla carriera. Ma di allora non so granché e neanche del periodo post 51^: fu nominato generale appena prima di andare pensione. Mi pare sia stato addetto militare all'ambasciata italiana a Tokyo*".

Tigri Bianche e Gatti Neri: una vera passione quella di Bellagambi per i felini, ma ancora nessuno che mi abbia spiegato il perché del "gatto di Bellagambi".

Nel corso di una delle nostre conversazioni su Miani, il generale Arpino mi ha spiegato il senso di quelle zampe rivolte all'interno. Già, perché anche lui ha conosciuto il pilota toscano nei primi Anni Sessanta quando, appena laureato all'Accademia Aeronautica, era stato assegnato ad Istrana. Ecco il suo racconto:

"*Arrivai alla 51^ Aerobrigata nel 1960. Ricordo che il colonnello Bellagambi, rientrato all'Aerobrigata nel 1961 come comandante, si era fatto mettere nell'ufficio uno stemma di tela del 51^ Stormo, probabilmente recuperato dalla coda di un aereo CR-32 precipitato in Africa. Il gatto nero era diverso da quello del reparto: gli artigli non ghermivano i topi verdi, pareva invece li tirasse verso di sé. Se non lo hanno tolto, deve essere ancora là dove lo mise Bellagambi*".

Dell'origine dello stemma del 51^ parlerò in seguito, nella nota su Alessandrini.

Quanto al carattere dell'ex ANR, il ricordo di Arpino non è diverso da quello di Marchese:

"(Bellagambi) *Era una persona discreta, molto calma. Il suo era un silenzioso isolamento che suscitava in noi ammirazione e rispetto. Una leggenda dell'Aeronautica e una persona molto attenta al suo dovere e rigorosa anche nei confronti del ruolo che rivestiva. Pensi che non permise mai alla moglie di salire sull'auto di servizio: quando usava la vettura militare, la signora Bellagambi seguiva il marito con la Fiat 600. Era scrupoloso nell'uso dei beni dell'amministrazione, attento anche ad uno spillo, ad un centesimo. Per meglio delinearne il carattere, potrei raccontarle un paio di episodi.*

13° COMANDANTE

Col. Pilota Mario BELLAGAMBI
dal 2 agosto 1961 al 27 giugno 1963

• *Mario Bellagambi negli Anni Sessanta quando, da colonnello, comandava il 51^ Stormo (Foto per gentile concessione Generale Mario Arpino).*

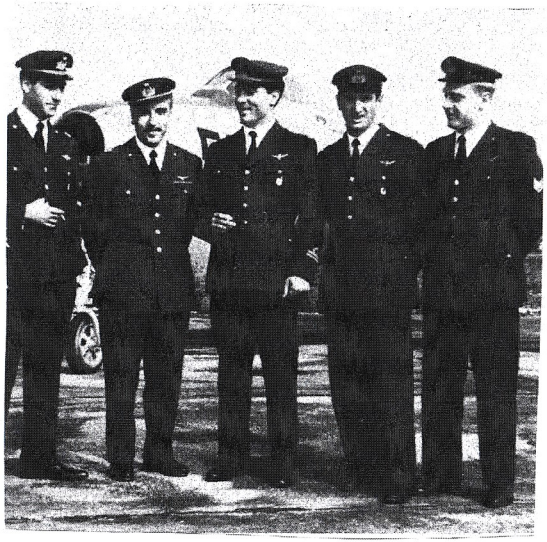
Quando ero assegnato al XXI Gruppo della 51^ Aerobrigata, effettuavo molto di frequente voli notturni con l'F86K. Una notte del settembre 1961, al termine di una missione di intercettazione ad alta quota, si verificò una piantata secca del motore. Al terzo tentativo riuscii a rimetterlo in moto, ma con i giri e la spinta che non volevano saperne di andare poco oltre il minimo. In pratica, ciò significa che l'aereo non manteneva più la linea di volo, ma poteva volare solo in una inesorabile discesa controllata. Da terra ero stato istruito a lanciarmi, ma mi accorsi che, con un po' di attenzione, potevo anche farcela ad arrivare fino alla pista. In effetti, con un po' di fortuna ci ruscii, ed atterrai senza strumentazione e col motore sempre al minimo. Non ero sicuro di aver fatto un buon lavoro fin quando il comandan-

te, ricevutomi nel suo ufficio, mi strinse la mano dicendomi: 'Bravo!', nient'altro. Poi, pochi giorni dopo ricevetti un encomio "da iscriversi", con la sua firma in calce. In un'altra occasione mi trovavo invece a Pisa. Essendo in quell'autunno del 1962 la pista di Istrana non agibile, le esercitazioni notturne avvenivano presso l'aeroporto del capoluogo toscano. Un venerdì, era attorno alla mezzanotte, di ritorno da un volo lessi una nota del comandante che mi comunicava di recarmi la domenica sera all'Accademia Aeronautica per assumere il ruolo di ufficiale di inquadramento al corso 'Aquila III'. Non la presi bene sia per il poco preavviso sia per il fatto che dovevo sposarmi di lì a poco. Ero talmente arrabbiato che non chiusi occhio. Il mattino dopo, molto presto decollai con un F86K diretto a Istrana e immediatamente mi presentai, ancora in ebollizione, nell'ufficio di Bellagambi. Il quale, sempre parlando a bassa voce, con la sua calma e la sua tranquillità mi fece subito abbassare le orecchie. Uscito dall'ufficio, mogio mogio caricai le mie cose in macchina e partii subito per la mia nuova destinazione. Questo per farle capire la capacità di quell'uomo nel saper gestire le situazioni e le persone. Era un ufficiale carismatico che, pur mantenendo un profilo basso, ha sempre ottenuto la massima efficacia nell'azione di comando".

In merito al periodo nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, Arpino ricorda che "*come molti suoi coevi non amava parlarne. Era molto amico di mio zio (Carlo Miani, nda), ne aveva lo stesso carattere schivo e riservato e non so dirle se e quanto abbiano mai affrontato questi argomenti tra loro. Ricordo però che al circolo ufficiali Bellagambi accennasse al periodo della Repubblica Sociale con alcuni colleghi veterani sia dell' ANR, come Di Lollo e Menegozzo, che della RA del Regno del Sud come Martinelli, Ballista ed altri. Nell'Aeronautica Militare di allora, i piloti del Nord e del Sud si erano ritrovati nei medesimi reparti, senza odio e senza rancore, rispettandosi l'uno con l'altro. E fu da Di Lollo e Menegozzo che venni a conoscenza di un episodio di guerra che mi rimase molto impresso, cioé di quando*

Bellagambi abbatté un B-26 Marauder francese (Armeé de l'Air, nda) sopra Verona.

Stando a quanto mi dissero, il comandante, agganciato il bombardiere, lo seguiva da vicino come 'se stessi viaggiando sui binari. Il mitragliere di coda infatti continuava a sparare ed io pure, seguendo la scia delle sue traccianti come fossi sui binari, appunto. Con il motore



• *Mario Bellagambi (col grado di maggiore nel 1955) comandante e coordinatore delle Tigri Bianche del 21^ Gr. del 51^ Stormo. Era già stato comandante in volo della prima pattuglia del 51° (Aviano e Istrana, 1953-54), ma aveva poi dovuto lasciare al tenente Di Lollo (terzo da sinistra) per problemi di ulcera gastrica.(Foto per gentile concessione Generale Mario Arpino)*

ridotto, mi avvicinavo sempre di più all'aereo finché poi non è caduto da solo'. Un'avventura molto particolare della quale, secondo i due ufficiali, Bellagambi parlava con assoluta nonchalance".

Mario Bellagambi è deceduto a Bagno a Ripoli (FI) l'11 Aprile 2005.

La vedova, Marisa Bellagambi, vive a Firenze.

UNA NOTA DOVEROSA
Aldo Alessandrini, tenente colonnello pilota nelle ricerche dell'Autore.

Questo diario non potrebbe essere completo senza una nota dedicata ad Aldo Alessandrini, tenente colonnello pilota comandante del "Gigi Tre Osei" dal Marzo 1944 al Marzo 1945. Dell'ufficiale non sono riuscito a rintracciare parenti o colleghi da intervistare. Né di lui avevano un ricordo nitido Loris Baldi e Franco Benetti.

E' vero, il suo volto compare spesso nei risultati di ricerca online e nel materiale bibliografico, ma a mancare sono quelle informazioni necessarie a far "quadrare il cerchio".

Ho dovuto quindi affidarmi alle mie forze.

So che è nato ad Ascoli Piceno (AP) nel 1907: un particolare non di poco conto, poiché attraverso la data e il luogo di nascita sono potuto risalire al foglio matricolare, un documento in genere ricco di dettagli sullo storico della persona, dai nomi dei genitori al reparto nel quale ha prestato servizio militare.

A me però va storta, perché il foglio si ferma al 3 Ottobre 1931. Certo, non mi aspettavo di reperire una miniera di annotazioni sul periodo della RSI (raramente citato in questi atti), ma almeno qualcosa che si spingesse fino all'estate 1943.

Leggendolo, rivivo i miei diciotto anni trascorsi tra l' entusiasmo della maggiore età, la scuola giunta ormai quasi al termine e le raccomandate spedite al distretto per chiedere il rinvio degli obblighi militari:

"Rivedibile della classe 1907, deve rispondere alla chiamata alle armi della classe 1908" (11 Gennaio 1928).

"Ammesso a ritardare in tempo di pace la presentazione alle armi come studente dell'ultimo anno di scuola media superiore" (30 Aprile 1928).

Aldo consegue il diploma nel 1928. Nell' Ottobre dello stesso anno viene ammesso ai corsi della Regia Accademia Aeronautica.

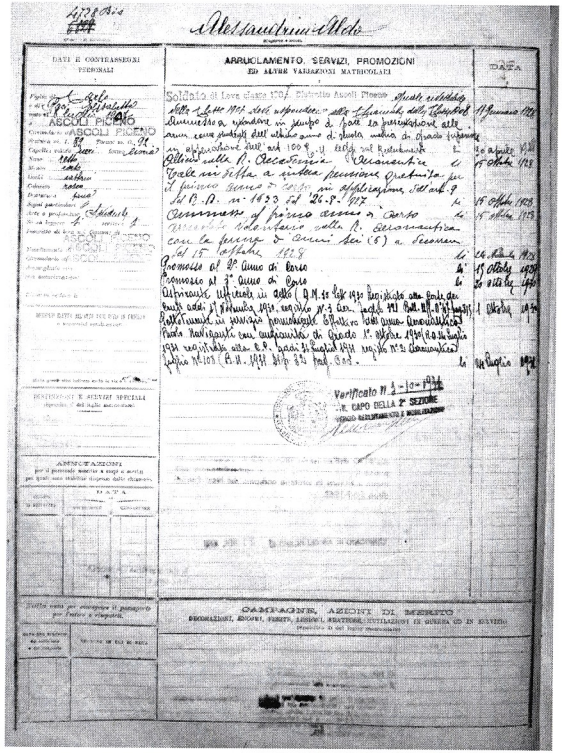
Nel 1931 arriva la promozione a sottotenente in s.p.e. (servizio permanente effettivo, nda) per il ruolo naviganti, con riconosciuto grado di anzianità. Il giovane ufficiale si specializza nella caccia e, sul finire degli Anni Trenta, è comandante della 351^ Squadriglia, unità che si distingue nel corso di un'importante esercitazione sui cieli di Roma.

• *1944. Il tenente colonnello Aldo Alessandrini (in basso a destra) e il capitano Ugo Drago (a bordo dell'aereo) del II Gruppo CT "Gigi Tre Osei". Secondo le ricerche dell'Autore Drago e Alessandrini sono rispettivamente capitano e tenente colonnello. (foto archivio Famiglia Cavagliano)*

L'episodio è raccontato sulle pagine di Circolo51.it (sito del circolo degli ex piloti del 51^ Stormo dell'AM) alla voce "Come nacque il distintivo del 51^ Stormo".

Poco prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale, la Regia Aeronautica organizza quello che oggi chiameremmo un war game tra le specialità della caccia e del bombardamento.

La 351^ di Alessandrini ha il compito di impedire al 12^ Stor-



• *Foglio matricolare Aldo Alessandrini. (Archivio di Stato di Ascoli Piceno)*

mo di "bombardare" la Capitale. E ci riesce, ottenendo un brillante risultato. Tra i cacciatori qualcuno vuole celebrare quel momento "rivedendo" a suo modo lo stemma del 12^, tre sorci verdi sopra i quali viene disegnato un gatto nero. Rivisitazione che piace e che diventa stemma del 51^ Stormo, fondato poi il I Ottobre 1939.

Fino all'Armistizio Alessandrini vola nel Mediterraneo e in Sicilia. Una foto, tratta dal diario di Cavagliano, lo ritrae di fronte ad un Bf 109 con i suoi piloti. Nella didascalia che accompagna l' immagine si legge "maggiore Aldo Alessandrini, comandante del III Gruppo Autonomo Caccia Terrestre, Comiso, Giugno 1943", cioè circa un mese prima dello sbarco angloamericano a Gela e a Licata.

Dopo l'Armistizio aderisce all'Aeronautica Nazionale Repubblicana. Tenente colonnello, assume il comando del II Gruppo Caccia Terrestre "Gigi Tre Osei" fino al Marzo 1945, quando gli succede il maggiore Carlo Miani.

Di Alessandrini nel dopoguerra non ho informazioni rilevanti forse perchè, come altri suoi colleghi, decise di non tornare sull' argomento guerra civile, mantenendo quella discrezione che ormai mi è nota.

Rimasto celibe, il 10 Dicembre 1989 muore ad Ancona colui che Gorrini si era limitato a definire "un comandante di naso".

CON BONET E VISCONTI
Caricare a Bastoni: dalla Spagna all'ANR.

Perché il I Gruppo Caccia Terrestre dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana si chiamava "Asso di Bastoni"? Cosa c'entrano gli aerei e con le carte da gioco?

La risposta a questo andrebbe ricercata nella Guerra civile spagnola, alla quale gli italiani parteciparono dapprima inquadrati nel Tercio come Aviacion del Tercio dall' Agosto al Dicembre 1936 e successivamente sotto le insegne dell'Aviazione Legionaria.

La caccia dell' A.L. era strutturata in tre gruppi: VI Gruppo caccia "Gamba di Ferro", XVI Gruppo Caccia "Cucharacha", XXIII Gruppo Caccia "Asso di Bastoni".

Non si sa chi sia stato il primo ad applicare l'asso di bastoni su una fusoliera. In *Fiat CR.32 Assi della Guerra Civile Spagnola* (Osprey Publishing, 2010) l'autore Alfredo Logoluso scrive di un pilota del VI e del XXIII Gruppo, che avrebbe disegnato sul suo CR32 gli stemmi di reparto di entrambi i Gruppi.

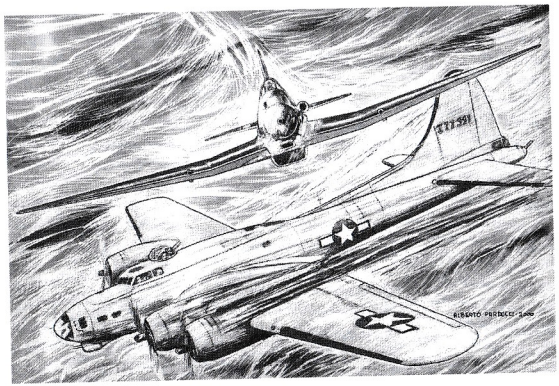
Nel corso della II Guerra Mondiale l'Asso di Bastoni cambia designazione, diventando 153^ Gruppo Caccia Terrestre inquadrato nel 53^ Stormo; nel Gennaio 1944 Asso di Bastoni è il nome del I Gruppo Caccia Terrestre dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana. Stanziato originariamente all'aeroporto di Lagnasco, nei pressi di Torino, il I Gruppo è suddiviso in tre squadriglie: la I Squadriglia "Larsimont" (stemma asso di bastoni) comandata dal capitano (poi maggiore) Adriano Visconti; la II Squadriglia "Bobba" (vespa quale stemma) del capitano Marco Marinone, la III Squadriglia "Ocarso" del capitano Pietro Calistri (l'arciere quale stemma di reparto).

Giulio Lazzati, in "Ali nella tragedia", afferma che il I Gruppo

Caccia Terrestre disponeva anche di una squadriglia autonoma, la "Montefusco", al comando del capitano Giovanni Bonet, con base a Venaria Reale (TO) e con lo scopo di proteggere Torino e i suoi impianti industriali dai bombardieri alleati.

A seguito della morte in combattimento del comandante Bonet (28 Marzo 1944), la squadriglia assumerà il nome di "Montefusco-Bonet". Nel Giugno dello stesso anno, invece, andrà a sostituire la "Ocarso" che aveva subito perdite pesanti.

Alla "Montefusco-Bonet" e al I Gruppo Caccia Terrestre "Asso di Bastoni" appartengono Gino e Luigi, dei quali ora parlerò.



• *Un B17 "fortezza volante" soccombe all'attacco di un Fiat G55 "Centauro" dell'ANR. Tavola di Alberto Parducci*

LA COMETA DELLA BONET

Gino Pizzati, Squadriglia complementare d'allarme "Montefusco-Bonet".

Veneto, novantacinque anni e il piglio di un ragazzino, Gino Pizzati è un ex imprenditore del ramo del tessile. Ma prima di scivolare su metri di stoffa, le mani di Gino erano ben salde sulla cloche dei caccia della Seconda Guerra Mondiale.

Lo conosco tramite il regista Claudio Costa che gli ha dedicato il documentario "Dai pulcini di Quarantotti alle comete di Visconti".

"Cosa c'azzeccano i pulcini con le comete?" Mi sono domandato componendo il numero del pilota veneto. E' lui stesso a spiegarmelo con molta *nonchalance*, narrandomi l'inizio della sua avventura tra le nubi.

Nell'estate del 1942 Gino è in Sicilia dove si imbatte nella caccia britannica che protegge Malta dai bombardieri italo-tedeschi. Vola con la 150^ Squadriglia del II Gruppo autonomo caccia terrestre "Pulcino pistolero", comandato dal tenente colonnello Aldo Quarantotti:

"*Avevo avuto l'idea di un pulcino pistolero, che fu poi realizzato dal sergente pilota Gianni Dringoli (caduto in combattimento su Malta), straordinario disegnatore e vignettista. Al comandante il disegno piace a tal punto da sceglierlo quale emblema di reparto*" ricorda Gino.

Uno stemma irriverente per un' unità segnata, suo malgrado, da perdite numerose, compresa quella di tre aviatori abbattuti uno dopo l'altro dal "libero canadese", come lo chiama Pizzati:

"*Un giorno, mentre ero in quota, vidi che il tenente Vichi (Francesco Vichi, nda) era stato colpito da uno Spitfire e precipitava in mare.*

Tornato alla base, però, mi dissero che si era lanciato e che Quarantotti e il suo gregario Seganti (sottotenente pilota Carlo Seganti, nda) erano appena decollati per andarlo a cercare".

Nel documentario di Costa, Gino si cruccia del fatto di non essere tornato in tempo per avvertire il comandante del II Gruppo della morte di Vichi. Infatti, la squadra di soccorso finisce tra le grinfie del "libero canadese", l'ufficiale pilota della RCAF (Royal Canadian Air Force) George Beurling e viene abbattuta.

La fine di Quarantotti me la racconterà poi un ex sottufficiale del 51^ Stormo, Nicola Malizia, oggi storico dell'aviazione, che alla guerra aerea su Malta ha dedicato diverse pagine del suo "Quelli del Gatto Nero" (Litografia Bianchini, 1998):

"*A differenza dei nostri aerei, gli Spitfires britannici erano equipaggiati con un potente cannoncino aeronautico da 20mm. E proprio da quest'arma molto potente e letale partì la raffica che colpì l'abitacolo del caccia di Quarantotti (un Reggiane 2001, nda). Una sequenza dai contorni macabri: il tenente colonnello è decapitato dalla scarica*".

Vicenda terribile, purtroppo né l'unica né l'ultima che investe la vita del sergente maggiore pilota Pizzati.

Torno sul discorso "comete" e lui bonariamente mi bacchetta: "*Abbia pazienza ora glielo dico, ma dobbiamo prima parlare dell'Armistizio*".

Dove si trovava l'8 Settembre?

Dopo l'otto settembre 1943 i sottufficiali (e credo anche gli ufficiali della 150^ squadriglia) non avevano ancora riscosso lo stipendio del mese di agosto, da qui il rientro a casa con il motivo che non erano arrivati i fondi in banca. Noi invece abbiamo pensato che si trattasse di una punizione per il personale della squadriglia che continuamente si lamentava della mensa.

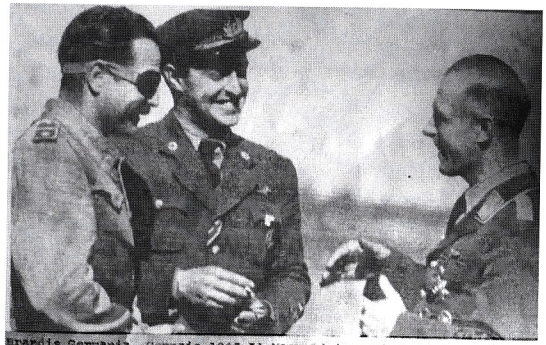
Un viaggio difficile?

"Già! E con sole quaranta lire in tasca. L'ultimo stipendio risaliva a Luglio".

Gino si presenta alla II ZAT (Zona Aerea Territoriale) di Padova dove trova altri suoi colleghi e il comandante Giuseppe Baylon.

"*Con il Capitano Bonet (ancora claudicante per la ferita al piede, traforato da pallottola in uno scontro notturno con un aereo nemico) e con il sergente pilota Piero Sguotti ci siamo presentati presso il comando della ZAT e siamo stati ricevuti dal tenente colonnello Giuseppe Baylon, che già ci conosceva per essere stato in precedenza comandante del II Gruppo con i Fiat G.50 nel Nord Africa*".

Pizzati sostiene di essere tornato in quota tra Ottobre e Novem-



Brandis Germania. Gennaio 1945.Il Magg.Adriano Visconti in visita al campo addestrativo per il pilotaggio dei KOMET. A sinistra il Co./te Magg.Spate al centro il Ten.pil.Zuccarini Gian Mario.

• *Brandis, Germania, Gennaio 1945. Il comandante del I Gruppo Caccia Trerrestre "Asso di Bastoni" Adriano Visconti (secondo da sinistra) con un ufficiale tedesco e con il tenente pilota Zuccarini nel corso dell'addestramento sul Komet. (Foto per gentile concessione di Gino Pizzati)*

bre con la sua vecchia unità, il 150^ Caccia Terrestre.

Nel Gennaio 1944 viene poi assegnato alla neo costituita Squadriglia complementare d'allarme "Montefusco", comandata dal Capitano Giovanni Bonet, con base a Venaria Reale nei pressi di Torino ed equipaggiata con i più moderni caccia italiani dell'epoca, i Fiat G55.

Il 29 Marzo 1944 il capo squadriglia è abbattuto sui cieli emiliani. L'unità cambia denominazione in "Montefusco Bonet" in onore del caduto, per finire poi accorpata al I Gruppo Caccia Terrestre "Asso di Bastoni" del maggiore Adriano Visconti.

"*Ora posso spiegarle perché 'comete'. Nel Novembre '44 sono convocato, con altri colleghi, da Visconti per partecipare all'addestramento in Germania sui Messerschmitt Me 163, tra i primi caccia a reazione della storia*".

Ha volato sul Komet?

"*Si è risposto da solo. Komet, cometa. Essendo un apparecchio nuovo, peraltro non facile da pilotare, Visconti scelse soltanto coloro che tra noi considerava i migliori*".

Il Messerschmitt Me 163 "Komet" fa onore al suo nome: tozzo, sembra un masso a cui abbiano montato le ali. Eppure, nelle ultime fasi della II Guerra Mondiale, pare abbia suscitato non poca preoccupazione tra gli equipaggi dei bombardieri alleati che se lo vedevano schizzare in mezzo alla formazione.

Ha sostenuto combattimenti con l' Me163?

"*Purtroppo né io né gli altri piloti presenti 12 gennaio del 1945 all'aeroporto di Sprottau (Breslavia) potemmo svolgere attività di volo, a causa dei 30 centimetri di neve caduta durante la notte*".

Al suo ritorno in Italia rimase ancora in servizio?

"Sì, fino all'Aprile del 1945, quando l'intero reparto era distaccato a Cascina Costa, nei pressi di Gallarate".

A Gallarate gli aviatori di Salò suscitano l'"interesse" dei partigiani.

Ancora Pizzati:

"Una sera alcuni allievi ufficiali uscirono dalla caserma per andare al cinema. Li avvertimmo che era pericoloso girare soli per la zona, ma non ci ascoltarono. Al rientro furono attaccati dai partigiani: tre morti. Visconti era furibondo. Ci avevano fatto il nome di uno degli assassini e andammo a prenderlo, ma appurata la sua estraneità al crimine, il maggiore lo rilasciò. Probabilmente era stato venduto."

• *1942. Il sergente maggiore Gino Pizzati sotto la carlinga di un caccia RE (Reggiane) 2001. (Foto per gentile concessione Gino Pizzati)*

L'assassinio degli allievi è il preludio di un episodio ancora più drammatico che di lì a a poco avrebbe coinvolto l'unità.

Il 25 Aprile i partigiani circondano gli acquartieramenti del I Gruppo Caccia Terrestre, chiedendo la resa dei reparti.

Le trattative durano tre giorni e vi partecipano anche due colonnelli della Regia Aeronautica del Sud. Visconti alla fine cede,

ma strappa al CLNAI la promessa che non sarà fatto alcun male al personale della base; inoltre agli ufficiali è consentito di tenere l'arma d'ordinanza.

Il 29 Aprile 1945 Visconti e i suoi sono trasferiti a Milano, ma le cose non vanno come previsto:

"*I partigiani si erano montati la testa, volevano il sangue. Il maggiore Visconti lo portarono alla caserma del "Savoia Cavalleria" a Milano e lì lo ammazzarono*"

Violando i patti, i piloti vengono disarmati. Visconti e il suo attendente Valerio Stefanini vengono ammazzati con una raffica di mitra alle spalle.

A sparare è un partigiano russo, inquadrato nella II Divisione Garibaldi "Redi" del comandante "Iso", al secolo Aldo Aniasi, futuro sindaco di Milano e due volte ministro della sanità in governi della Democrazia Cristiana.

A fornire una chiara ricostruzione della vicenda è il giornalista Antonio Pannullo in un articolo pubblicato il 29 Aprile 2013 su *Il Secolo d'Italia*:

" [...] *Visconti e il suo aiutante Stefanini vennero allontanati con il pretesto di volerli interrogare. Mentre si allontanavano con i partigiani, i due vennero falciati da due raffiche di mitra alla schiena: il sottotenente Stefanini istintivamente tentò di coprire Visconti col suo corpo, ottenendo solo di farlo ferire gravemente. Il maggiore fu poi finito con due colpi di pistola alla testa. A sparare fu il guardia spalle di Aniasi, un partigiano russo, e il ruolo del futuro sindaco di Milano non fu mai chiarito, perché il duplice assassinio fu considerato "legittimo atto di guerra", in quanto accaduto prima dell'8 maggio 1945, fine ufficiale delle ostilità in Europa*[...]"

Che il ruolo di Aniasi nella morte di Visconti non sia chiaro lo scrive anche Giampaolo Pansa ne *La Grande Bugia* (Sperling&Kupfer, 2006):

"[...] *Visconti era stato ucciso, con una raffica di mitra nella schiena, da un partigiano russo, indicato come una guardia del corpo del comandante Iso. Ma su questa sporca faccenda non sono mai state trovate delle prove. E dunque non c'è nulla che faccia ritenere Aniasi coinvolto in quel crimine*[...]".

Torniamo a Gino. Cosa ha fatto al termine del conflitto?

"Dapprima lavorai in una bottega di confezioni poi, con mia moglie, ci mettemmo in proprio, creando un'azienda di abbigliamento con oltre centocinquanta dipendenti".

A distanza di quasi 70 anni che le è rimasto di quell'avventura?

"*E' stato un bel periodo trascorso tra reparti scelti e uomini in gam-*

• *Il sergente maggiore Gino Pizzati e il sergente Gianni Dringoli, quest'ultimo caduto il 10 Giugno 1942 su Malta. (Foto per gentile concessione Gino Pizzati)*

ba. Sia chiaro: nessuno di noi aveva la presunzione di poter vincere la guerra, ma abbiamo comunque fatto il nostro dovere. E, altra cosa importante, non abbiamo mai sparato contro altri italiani".

Ripensa mai a Bonet e a Visconti?

"Più che ripensarci li ricordo. Proprio poco prima che lei mi chiamasse, ero ad Osoppo alla commemorazione del maggiore. Quanto a Bonet, al Museo degli Alpini di Conegliano c'è un cantuccio dedicato a lui".

Un pilota in mezzo alle truppe da montagna?

"Gli alpini hanno accettato di concedergli uno spazio nel museo. Ero convinto che all'inaugurazione ci saremmo ritrovati in pochi e invece c'erano un centinaio di persone, compresi alti ufficiali dell'Esercito.

Al taglio del nastro tricolore, un diluvio di applausi. Una cosa così, un clima così caldo e accogliente forse solo gli alpini sanno generarlo!"

LA SPIDER DI SILVIA
Luigi Gorrini, I Gruppo Caccia Terrestre "Asso di Bastoni".

"Luigi, vieni che c'è un giornalista che vuole intervistarti!"
"Silvia la Barchetta, dobbiamo rimetterla in sesto"

Emiliano, classe 1917, Medaglia d'Oro al Valor Militare e oltre venti abbattimenti accreditati, Luigi Gorrini è, a tutti gli effetti, un "Asso" dell'aviazione.

Lo incontro verso la metà di Aprile nella sua casa di Alseno, a pochi chilometri da Fidenza.

Ho preso appuntamento con lui tramite la nipote Silvia Bonomini, insegnante trentacinquenne di Storia dell'Arte. E' il primo pomeriggio e il sole batte sulla campagna emiliana. Fa davvero caldo e le quattro ore di viaggio in treno da Ancona cominciano a farsi sentire.

"Aspettami qui un attimo" fa Silvia di fronte al cancello. "Alle volte capita che non voglia vedere nessuno, neanche noi che siamo i familiari". Per un istante temo di aver fatto tanta strada a vuoto, d'altronde del carattere un po' "particolare" di Gorrini mi avevano già parlato all'Ufficio Storico dell'Aeronautica quando avevo mostrato interesse alla sua storia. Incrocio le dita; ho avuta fortuna: il pilota c'è, lo intravedo in fondo ad un garage mentre segue con gli occhi i nipoti che armeggiano sul motore di un'auto.

"Tuo zio è rimasto legato alla vita militare" dico a Silvia indicando il piccolo avio getto "posteggiato" in fondo al giardino.

"Un regalo dell'Aeronautica – fa lei – gli è stato portato alcuni anni fa".

Gorrini mi vede ma resta in silenzio. Sa che sono lì per intervi-

starlo ma la sua attenzione è per una piccola spider: "La tua Barchetta Silvia, va rimessa in sesto" dice alla nipote, per poi allontanarsi.

Come successo con Arpino, non ho idea di quale sia il modo migliore di porsi con l'anziano aviatore. Una cosa è certa: evito di farmi avanti con invadenza, di correrglì incontro a celebrarlo. E' vero che Gorrini è abituato ai giornalisti, ma temo di passare per uno troppo cerimonioso. Sto al mio posto e lascio a lui la prima mossa.

Ad un tratto si ferma e mi fissa. Me ne accorgo e ne approfitto per tentare un approccio: "Un MB326 vero?" gli chiedo appoggiando la mano sul muso dell'aereo.

Tace, con in volto l'espressione di chi ha appena sentito un'ovvietà. E io sorrido: ho perso un'occasione per stare zitto.

Silvia fa cenno di avvicinarmi ad una piccola stanza che dà direttamente sul giardino. Butto un'occhiata nell'anticamera e scorgo pareti coperte di cimeli, crest, foto e dipinti di aerei della Seconda Guerra Mondiale e del dopoguerra.

Sull'appendiabiti ci sono un bomber di pelle e un casco bianco da jet, di quelli visti e rivisti nei film alla *Top Gun*.

Luigi si fa vivo dopo qualche minuto e mi fa accomodare nel suo studio. E' una stanza priva di finestre, illuminata dalla luce che passa dalla porta d'ingresso. Un angolo di paradiso per qualsiasi appassionato di storia del volo.

"*Ho cominciato a volare subito dopo l' 8 Settembre. Ero nel I Gruppo "Asso di Bastoni" di Adriano Visconti*".

E che col II Gruppo c'entri poco mi dà ulteriore conferma nel corso dell'intervista, quando gli mostro alcune foto:

"*Tutta gente del II Gruppo C.T. "Gigi Tre Osei", sì li ho visti, li ho anche conosciuti forse, ma come le ho detto ero nel I Gruppo C.T.*"

Sulla scrivania ci sono pile di libri e oggetti di ogni tipo, anche

uno strano orologio con grande quadrante e uno spesso cinturino di cuoio marrone.

"*E' una bussola. Faceva parte dell'equipaggiamento della Luftwaffe. Furono i tedeschi a donarmela. Ho volato molto con loro anche prima dell'Armistizio. Ero molto amico del capitano Eduard Neumann*".

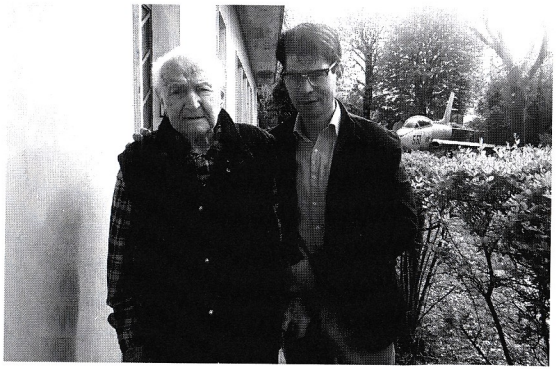
E invece con la resistenza ci furono problemi?

No, con i partigiani non ci furono problemi, anzi non le nascondo che mi salvarono la vita.

Davvero?

Eh sì! Fu quando abbatterono il povero Magnaghi (Carlo Magnaghi, maresciallo maggiore pilota, deceduto il 13 Maggio 1944, nda).

Il maggiore Visconti mi dice che sta arrivando una troupe cinematografica e che devo restare a terra, cedendo così il posto a Magnaghi il quale, nella fretta di decollare, si dimentica di collegare il cavo radio. Mentre faceva volo acrobatico sopra Reggio Emilia gli si fiondano ad-



• *Aprile 2014, Alseno (PC). L' Autore con la MOVM e asso della caccia italiana sergente maggiore pilota Luigi Gorrini. (foto di Marco Petrelli)*

dosso i P38. I caccia nemici aprono il fuoco e lo beccano ad una gamba. Lui non demorde e si lancia col paracadute.

Quando lo vado a trovare in infermeria, Magnaghi mi chiede di togliergli la scarpa perché il piede sinistro gli fa male. Sollevo il lenzuolo e mi accorgo che non ha più il piede: lui allora si fa una matta risata.

Il medico militare mi prende da una parte e mi chiede andare a recuperare una bombola d'ossigeno alle Farmacie riunite di Reggio Emilia, usando la mia macchina.

Aveva un'automobile?

Sì e non era una vettura di servizio, ma proprio mia! Era una Balilla da corsa, che avevo acquistato dal capo ufficio della Reggiane. Il mio comandante talvolta se ne serviva per andare a prendere la Franca, la sua fidanzata che faceva la barista in città.

Mi metto alla guida ancora in divisa; poi, nei pressi di Reggio Emilia vedo una lampada che si muove. E' un posto di blocco dei partigiani. Uno di loro mi fa: "E tu dove vai?"

Spiego che sto andando a prendere dell'ossigeno per il mio collega perché è ridotto male. E loro mi fanno passare: "Dai, fai svelto, vai!".

Al ritorno li ho rincontrati: "Dai dai e tanti auguri!" No, a me i partigiani non hanno dato noie.

Fu quello l'unico incontro con i ribelli?

Sì, peraltro di notte e con me in divisa. E non successe nulla. Anche tra loro c'era gente onesta, che aveva capito che noi eravamo lì a difendere le città italiane dagli aerei alleati.

Non avete mai subito azioni di sabotaggio degli apparecchi e del materiale?

"Quello purtroppo è successo. Sono stati sabotati gli aeroplani e anche i paracadute, con alcuni dei nostri che ci hanno lasciato le penne".

Quanto all'attività di caccia, Gorrini conferma quello che mi aveva già raccontato Baldi: "*Ci trovavamo di fronte decine e decine di apparecchi nemici e noi eravamo nettamente inferiori di numero rispetto agli Alleati. Poteva accadere che si fosse una ventina dell'ANR contro un centinaio tra bombardieri e caccia anglo-americani.*

Accadeva che per uno nuovo che arrivava al Gruppo due non tornavano dall'azione; e il giorno dopo ancora ne uscivano altri due e li abbattevano".

Per quanti anni ha servito in Aeronautica?

"*Trent'anni di servizio effettivo. Poi, per diverso tempo, ho ricoperto l'incarico di presidente dell'Associazione (A.A.A. - Associazione Arma Aeronautica, nda)*".

Nel dopoguerra ha mantenuto contatti con alcuni colleghi?

"*Con i tedeschi, alcuni dei quali li ho conosciuti dapprima in Africa e poi ritrovati in Italia*".

Come già accennato, il rapporto tra Gorrini e il personale della Luftwaffe è piuttosto stretto, non per vincoli ideologici ma di

• *Aprile 2014. L'addestratore "parcheggiato" nel giardino di casa Gorrini. (foto di Marco Petrelli)*

cameratismo militare. E il livello di confidenza con i tedeschi lo sottolinea un episodio che Luigi stesso mi racconta:

"*Ebbi da ridire con Neummann: i tedeschi sostenevano che il loro asso fosse morto in combattimento, invece no, non c'entravano gli aerei nemici*"

L'asso in questione è Hans Joachim Marseille, uno tra più grandi piloti della storia dell'aviazione. Classe 1919, a vent'anni si arruola nella Luftwaffe. Consegue le prime vittorie nel corso della Battaglia d'Inghilterra. A ventitré anni può già vantare 158 vittorie aeree e la Croce di Cavaliere con Fronde di Quercia, Spade e Diamanti.

La fortuna gli volta le spalle nel Settembre 1942: durante un volo, un guasto al motore lo costringe a lanciarsi; Marseille finisce contro la coda dell'apparecchio, un colpo secco che lo uccide all'istante. Ma i suoi commilitoni pretendono che la morte si avvenuta in azione.

Ancora Gorrini: "*Marseille, anziché portare su l'aeroplano, porsi in volo rovesciato, spingere in avanti la cloche e andare fuori, si è alzato in piedi sul seggiolino e si è lanciato. Le corde del paracadute si sono impigliate nei timoni e lui è andato giù ed è morto, poveraccio!*"

Una versione che il pilota ha ribadito anche in altre occasioni a chi lo ha intervistato sul decesso del collega germanico.

La chiacchierata va avanti ma un nome che gli sfugge e un suo momento di nervosismo mi ricordano che novantasette anni sono tanti anche per un asso come lui.

Senza proferir parola Luigi si alza dalla poltrona e scivola nell'altra ala del suo studio, dove fogli, volumi e quadri sembrano esserne l'unico arredamento.

Ne approfitto per scattargli due foto: lui si volta, mi guarda per un istante. Ha un'espressione molto umana, della persona stanca che forse non ne può più neanche di ripetere storie che gli italiani hanno dimenticato nel corso dei decenni.

Mi allunga un documento, una copia della motivazione della

sua MOVM ricevuta negli Anni Cinquanta. Sul retro sono indicati numero e date degli abbattimenti (24) e tipo dei velivoli abbattuti durante dal 1940 al 1945. Ma, per lui come per altri, il periodo col I Gruppo Caccia Terrestre non ha avuto valore in termini di anzianità e avanzamento dello stato di servizio. Gorrini, sottufficiale al termine delle ostilità, si è congedato nel 1975 con il grado di tenente.

Ho avuto la fortuna di ascoltare i racconti di uno degli ultimi assi della caccia italiana, pilota di quell'aviazione fatta di motori a pistoni, mitragliatrici sub alari e con apparecchiature di bordo ridotte all'osso.

Non mi resta che concludere con una foto, che allego a questo diario come modesta, ma significativa testimonianza del passato che ho cercato di ricostruire.

ALI E PENNELLI
L'ANR nelle tavole di Alberto Parducci.

Marzo 2014

La passione per il mondo militare Alberto Parducci ce l'ha da oltre quarant'anni, "*da quando* – mi spiega – *il colonnello Gasparinetti, un antesignano del collezionismo militare, mi propose di pubblicare alcune opere sulla sua rivista. Iniziai con un fante della "Sassari" e andai avanti con le truppe coloniali e con la cavalleria. Poi passai al cielo, dipingendo i piloti della Regia Aeronautica".*

Nato a Viareggio nel 1927, Alberto vive e lavora ad Altopascio (LU). Le sue opere raccontano un secolo e più di storia militare nostrana, dagli ascari e dagli sciumbasci fino alle recenti missioni di pace delle Forze Armate della Repubblica Italiana.

Tavole a tinte calde, con episodi gloriosi narrati, oltreché dal pennello, anche da accurate biografie frutto di "*un vasto archivio e della mia memoria*".

Scorro i dipinti e l'occhio mi cade sui "miei ragazzi": Bellagambi, Drago, Gorrini affiancati dai loro velivoli e con lo stemma di reparto. Lecita la domanda:

Come mai anche l'ANR?

"*Perché è una pagina di storia poco nota e forse questo suo essere sconosciuta la rende interessante. Inoltre, è anche una pagina di storia della nostra aviazione e allora mi sono messo a raccontarla*" risponde lui.

Continuo ad osservare affascinato le sue creazioni e noto che le

date riportate su alcune di esse, confrontate col calendario di oggi, sembrano quasi essere una coincidenza che trova spazio nell'arte. Il 10 Marzo 1944 il primo attacco aerosilurante del Gruppo "Buscaglia" (ANR) contro gli Alleati a Nettuno; l'11 Marzo 1944 l'eroica e disperata fine del tenente pilota Giovanni Battista Boscutti (I Gruppo Caccia Terrestre "Asso di Bastoni"), abbattuto mentre si lanciava all'attacco di uno stormo di bombardieri USAAF diretto verso Padova.

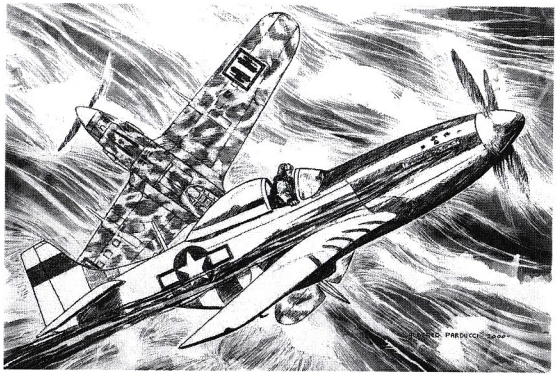
Alberto, ma Alessandrini e Baldi?

"*Dovrò rimettermi al lavoro, credo. Gliel'ho detto, mi documento molto con materiale d'archivio ma anche con la memoria. Loro non li conosco, ma c'è sempre tempo per recuperare*".

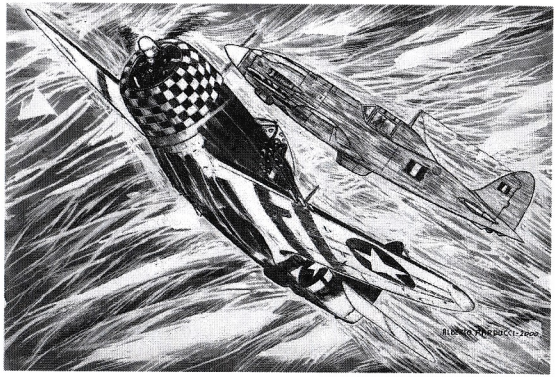
Non vedo l'ora legga questo diario e che magari da esso prenda spunto per nuove opere.

Intanto, lo sguardo resta su Macchi, Messerschmitt e Fiat così superbamente disegnati. E lui rispetto a me ha la "fortuna" (se così la si può chiamare) di averli visti in azione. Come quella volta a Livorno:

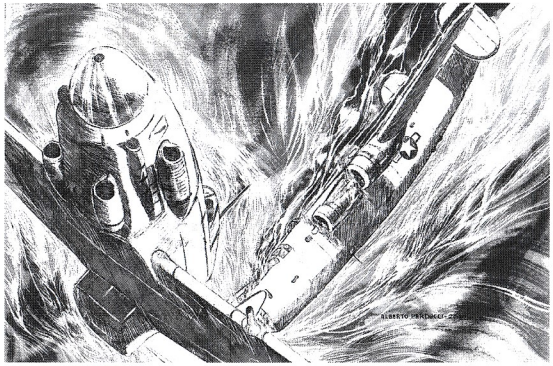
"Ricordo ancora uno dei primi bombardamenti di Livorno, era il 1943. Formazione di aerei statunitensi sopra la città labronica; un nostro apparecchio, un Re 2001 (Reggiane 2001, nda), ad un tratto si tuffa nel mezzo della formazione. Va giù, sempre più giù. 'Si schianta', penso tra me. E invece a pelo dell'acqua tira la cloche e si mette a muovere le ali in segno di vittoria: un quadrimotore alleato ha una lunga striscia nera che parte dai motori".



• *Un P51 "Mustang" abbattuto da un Macchi C205 "Veltro" dell'ANR, cielo dell'Italia Settentrionale , 1944. (Tavola di Alberto Parducci)*



• *Un Macchi C205 dell'ANR abbatte un Republic P47C Thunderbolt, cielo dell'Italia Settentrionale, 1944. (Tavola di Alberto Parducci)*



• *Un Consolidated B24 "Liberator" distrutto da un caccia MC205 "Veltro" dell'ANR, cielo dell'Italia Settentrionale, 1945. (Tavola di Alberto Parducci)*

• *Il capitano pilota Ugo Drago abbatte un B24 nel cielo di Udine-Aviano, 20 Luglio 1944. (Tavola di Alberto Parducci dedicata al capitano Ugo Drago, dell'ANR)*

DELLA BUONA FEDE
Riflessioni di Gianni Oliva.

Gli aviatori della RSI erano sicuramente uomini in buona fede, come credo lo siano stati tutti (o comunque la maggior parte) di coloro che nel 1943-45 hanno scelto di non nascondersi nella zona grigia dell'astensione, ma di combattere nell'uno o nell'altro fronte. Si tratta di volontari, mediamente molto giovani, coinvolti in un'esperienza in cui si rischia ogni momento la morte: quando mai, a vent'anni, si rischia volontariamente di morire in "mala fede"?

Detto questo, però, bisogna ricordare che la "buona fede" è una categoria morale che si applica alla biografia degli individui: se parlo di mio padre, di mio nonno, del padre di un mio amico, voglio sapere perchè è stato partigiano o milite di Salò, quali ideali lo hanno animato, da quali consapevolezze è partito, che cosa ha sognato.

Quando invece si fa la biografia di una nazione (cioè quando si fa "storia") non è la buona fede dei singoli a contare, ma il "progetto" per il quale gli uomini si sono battuti. Ed è indubbio che nel 1943-45 si sono contrapposti progetti totalmente diversi. Da un lato c'era il progetto della Rsi, che era un progetto di continuità: significava continuità con la guerra, con l'alleanza con la Germania nazista, con il nazionalismo, con il razzismo. Posso capire la buona fede del giovane che, schierandosi da quella parte, confermava la propria convinzione nei valori in cui era cresciuto: ma quale Italia (e quale Europa) avremmo avuto se avesse vinto quel progetto...?

Sul fonte antifascista c'era invece un progetto di rottura: rottura con la guerra, con l'alleanza con Hitler, con i miti del Ventennio. Non era un fronte omogeneo: tra gli antifascisti c'era chi voleva rompere con l'esistente per costruire la democrazia e chi voleva

invece fondare una società sul modello sovietico. Personalmente, sono contento di essere nato e cresciuto in quella parte d'Europa dove ha vinto il progetto dell'antifascismo democratico.

Distinguere i "progetti" non toglie legittimità morale, toglie la legittimità storica. Lo scriveva, molti anni fa, un antifascista combattente come Italo Calvino. Ne "Il sentiero dei nidi di ragno" ad un certo punto si domandava: "la rabbia che ci fa sparare è la stessa che fa sparare i fascisti. Quale e', allora, la differenza?". E si rispondeva: "la differenza è che, nella storia, noi siamo dalla parte della ragione e loro del torto".

Queste considerazioni comportano una scrittura del passato non diversa nella sostanza, ma certamente nei toni. Basta agiografia, basta trionfalismo, basta divisione manichea tra i "buoni" e i "cattivi": generosità e vigliaccheria si sono distribuiti in entrambi i campi. Parliamo invece di progetti, di visioni del futuro, di prospettive. La vittoria dell'antifascismo ci ha regalato questi 70 anni, pieni di problemi e di contraddizioni, ma anche di pace e di benessere. La vittoria della Rsi ci avrebbe regalato un' Europa nazistificata, così come la vittoria dell'antifascismo comunista ci avrebbe regalato un' Europa sovietizzata. Su queste prospettive il giudizio non dobbiamo darlo noi: l'ha già dato la storia, e l'ha dato in modo inequivocabile.

Gianni Oliva. Storico piemontese, autore tra gli altri di *Esuli. Dalle foibe ai campi profughi: la tragedia degli italiani di Istria, Fiume, Dalmazia* (Mondadori, 2011), *Primavera 1945. Il sangue della guerra civile* (Giunti, 2011), *L' Italia del silenzio. 8 settembre 1943: storia del paese che non ha fatto i conti con il proprio passato* (Mondadori, 2013).

LA GUERRA ITALIANA, 1940-1943
Buoni soldati ma pessimi comandanti. Riflessioni di Fabrizio Carloni.

Per decenni la storiografia nostrana sulla Seconda Guerra Mondiale ha raccontato di un'Italia male armata e male equipaggiata, scesa in campo contro un nemico dotato di tecnologie all'avanguardia e di risorse tali da potergli permettere di rovesciare velocemente le sorti del conflitto a proprio favore.

Lo storico e giornalista Fabrizio Carloni, autore di alcuni importanti studi (tra gli altri "Il Corpo di Spedizione Francese in Italia 1943-1944" e "Gela 1943 - Le verità nascoste dello sbarco americano in Sicilia" entrambi editi per Mursia), sposta l'attenzione su altri fattori che, a suo avviso, hanno influito sulla disfatta: carenza di materie prime, un'industria pesante inadeguata all'estendersi del conflitto, l' assenza di elementi validi negli alti comandi. L'analisi che mi propone è dettagliata, rigorosa, a volte tagliente ma certamente importante poiché fornisce un quadro esauriente della situazione militare italiana alla vigilia dell'Armistizio e dei due anni di guerra civile che ne seguirono.

"*L'Italia che si avviava verso la disfatta dell'8 Settembre costituiva una nazione che dal punto di vista militare e politico aveva pochissimo ancora da raccontare. La convivenza tra una monarchia minore, con una storia dinastica modesta alle spalle, ed il Fascismo, era diventata insostenibile ed il bubbone, tra complotti e contatti raffazzonati e clandestini con il nemico, era venuto a completa maturazione. Sul piano militare il Paese era entrato in guerra, in forte ritardo rispetto all'alleato maggiore costituito dalla Germania, quando tutto sembrava convergere verso l'inevitabile*

vittoria di Hitler.

Costituisce una favola il sostenere che le Forze Armate italiane fossero all'epoca da operetta; la continua evocazione dei suoi carri armati a scatoletta di sardine e degli aerei biplani in legno e tela che a stento riuscivano a decollare, è l'indecorosa conclusione venduta ad un pubblico numeroso di zotici e di distratti da parte di una pletora di storici che della materia trattata sanno il minimo indispensabile per distinguere Cadorna da Garibaldi.

Tutte le nazioni coinvolte nel conflitto, sin dal settembre del 1939, avevano mezzi analoghi ed in linea con le dottrine prevalenti che riguardavano la logistica e le necessità degli eserciti, delle marine e delle aviazioni di quei tempi. Tutte le fanterie del mondo avevano fucili assimilabili ai nostri Carcano Mod. 91 con la ripetizione ordinaria garantita da un otturatore scorrevole girevole, e tutte le aviazioni militari erano dotate di biplani in legno e tela come il nostro Fiat CR 42 Falco che, peraltro, in quell'ambito di tipologia di caccia, primeggiava per le sue doti. Così come anche i tedeschi avevano all'inizio carri leggeri equiparabili ai nostri L3/33; solo molto più tardi, nell'ambito del potenziamento industriale esponenziale nato dalla guerra totale scatenata per l'ostinazione degli Alleati nel vietare qualsiasi patteggiamento con l'Asse, vennero i Tigre ed i Pantera.

L'Italia perse la guerra per mancanza delle materie prime necessarie ad alimentarla e di un'industria pesante adeguata alla crescita imposta dall'estendersi del conflitto, non perché sodale con compagni di viaggio di cui condivideva l'ideologia sbagliata. Le filosofie politiche dei Paesi coinvolti nel massacro erano, per inverosimile che possa apparire, quasi identiche a quelle delle potenze dell'Asse, se è vero che le democrazie occidentali si allearono con un assassino maniacale (Stalin) e che gli Stati Uniti di Roosevelt erano razzisti sino a stabilire per legge il segregazionismo a danno della parte rappresentativa della sua popolazione che aveva il torto di avere la pelle rossa o nera. Per non parlare delle monarchia britannica e della concezione e del trattamento che riservava agli abitanti delle sue colonie e del frustino o dello scacciamosche che utilizzavano i suoi ufficiali sulla popolazione "indigena" e sulla truppa di colore.

L'Italia, nell'estate del 1943, era devastata non tanto dai bombardamenti, quanto dall'impossibile convivenza tra i Savoia ed il Duce con il suo regime. Sul piano militare la guerra in Grecia, improvvida e velleitaria, i combattimenti in Africa Orientale lontana ed impossibile da rifornire; le lunghe campagne in Libia ed Egitto prima, poi in Tunisia, avevano assorbito tutto quello che l'Italia aveva e non era stato destinato in Russia e nei Balcani. Divisioni magnifiche come quelle che facevano parte del Corpo d'Armata Alpino, rimasto con i suoi uomini, muli, cannoni, ospedali da campo, mezzi meccanici anche sofisticati in Russia, o la Divisione di paracadutisti Folgore, dilapidata in Egitto con la Trento, la Trieste, la Giovani Fascisti, erano del tutto adeguate ai loro tempi; così come lo erano i caccia serie "5" della Fiat, della Macchi e della Reggiane che potevano competere benissimo con i P40 e gli Spitfire pur essendo pochissimi.

All'Italia mancarono anche i comandanti adeguati alla tipologia di guerra che si stava affrontando; gli ufficiali intermedi ed il corpo sottufficiali fecero del proprio meglio e produssero molti valorosi. I generali di divisione in qualche caso, in particolare tra i bersaglieri, i carristi, gli alpini, furono all'altezza dei propri compiti; dal Corpo d'armata a salire si salvò Giovanni Messe e pochissimi altri. Lo spirito nazionale necessario per una guerra prolungata e piena di sacrifici fu carente, anche se non mancarono gli uomini coraggiosi e molti eroi come Buscaglia, Marini, Visconti, Faggioni, Fecia di Cossato, Todaro e Bergamini.

Quando nell'estate 1943 gli angloamericani sbarcarono in Sicilia, trovarono ancora la Divisione Livorno pronta a farsi massacrare nella piana di Gela e molti finanzieri e carabinieri disponibili al sacrificio della propria persona per difendere una casamatta, una duna od una cantoniera.

Con la Repubblica Sociale Italiana e le sue Forze Armate, si sarebbe stabilito il discrimine fatale tra chi aveva creduto che l'Italia potesse essere più grande pagando il tributo alla coerenza, ed i vigliacchi ed imbelli. Ci fu chi, pur avendo fatto il proprio dovere, si era stancato, con qualche buona ragione, della guerra, delle bombe, della fame e di Mussolini".

PENSIERI DI FINE VIAGGIO
A cura dell'Autore.

Giugno 2014

C'è un episodio, tra quelli raccontati dai piloti, che mi ha accompagnato per tutto il viaggio nel mondo dell'ANR. Ed è quello degli incontri tra le Brigate partigiane "Osoppo Friuli" e il "Gigi Tre Osei" ricordato da Franco Benetti.

Non ho mai nascosto a me stesso il fascino e l'interesse che mi suscitano gli osovani, così lontani dall'iconografia della Resistenza: il Tricolore anziché la bandiera rossa, il saluto militare (erano per la maggior parte alpini e finanzieri) e non quello a pugno chiuso, partigiani vittime di altri partigiani per non aver chinato la testa davanti a Tito.

Ma il racconto di Benetti va ben oltre le fascinazioni, proponendo uno spunto di riflessione importante su alcuni degli attori della grande tragedia che fu la guerra civile 1943-1945.

Piloti della RSI e uomini delle Osoppo avevano in comune lo scopo di difendere qualcosa di italiano: i primi le città straziate dai bombardieri nemici, i secondi il confine nord orientale della Penisola minacciato dai tedeschi e poi dagli sloveni. Aspiravano entrambi ad una Patria libera e unita, sentimento che rispecchiava un universo di valori nel quale si erano formati e per il quale avevano combattuto, sotto la stessa bandiera, fino all'8 Settembre 1943.

La resa, lo sbando, la dissoluzione delle Istituzioni aveva spinto quei militari a cercare il riscatto di un Paese lasciato alla mercé straniera, con al nord Friuli, Alto Adige e Venezia Giulia inglobati nel Reich germanico e con il sud base per le incursioni aeree sui grandi

centri urbani del Settentrione.

Da che parte stare? Con chi annette pezzi d'Italia, scatena rappresaglie, smantella apparati industriali e li trasferisce oltralpe o con chi spazza via il patrimonio storico e artistico e fa strage di civili con le bombe? Una decisione dura che tuttavia un soldato deve prendere, poiché sa che il suo dovere è quello di difendere il bene collettivo, in particolare quando lo stato latita e non c'è più legge.

E il bene collettivo può essere la chiave di lettura degli incontri tra Fazzoletti Verdi e ANR: di fronte alla divisa, simbolo di valori e di storia, l'uno riconosceva all'altro un ruolo nella tutela di interessi che andavano oltre l'ideologia e la politica. Una visione del mondo sintetizzata nel giuramento che entrambi, fino a prima dell' 8 Settembre 1943, avevano compiuto:

"*Giuro di essere fedele a Sua Maestà il Re ed ai suoi Reali Successori, di osservare lealmente lo Statuto e le altre leggi dello Stato e di adempiere tutti i doveri del mio Stato, con il sol scopo del bene inseparabile del Re e della Patria*"

Ipotesi azzardata?

Ricordo le parole di un collega, più anziano di me, che aveva dedicato anni di studi alla questione del confine nord orientale italiano: "*Non è da escludere che i piloti dell'ANR e gli osovani si proteggessero a vicenda. Erano Italiani, indossavano uniformi italiane e si destreggiavano, loro malgrado, tra i tedeschi, i 'garibaldini' legati a Tito e gli sloveni*".

Una considerazione che sento di condividere: piloti e uomini delle "Osoppo" erano animati dal senso risorgimentale di nazione che, nel Friuli Venezia Giulia del 1945,

strideva con altri interessi, legati invece all'ideologia.

Alcuni osovani pagheranno con la vita l' affezione all'unità del Paese: accusati ingiustamente di collaborazionismo col nemico, verranno trucidati alle Malghe di Porzus da partigiani comunisti,

gli stessi che in altre città della Penisola non andranno per il sottile con i soldati della RSI, a guerra finita.

Illusi? Idealisti? Figli di un'altra epoca? No, Italiani che al termine del conflitto non rivendicheranno glorie e prebende poiché, dal loro punto di vista, si erano limitati a compiere il proprio dovere.

D'altronde le vicende postbelliche di Franco, Gino, Loris, Luigi e degli altri aviatori parlano da sole: silenzio, discrezione, poca voglia di tornare sull'argomento RSI se non per ricordare che allora si volava "per difendere i cieli d'Italia".

"E' anche una cosa chiusa, ormai, dopo tanti anni" mi aveva detto Baldi in merito al suo servizio nell' ANR. E dello stesso parere era stato il generale degli Alpini Aldo Bricco, "Centina", unico sopravvissuto a Porzus, quando gli chiesero cosa ne pensasse della pellicola di Renzo Martinelli sulla strage:

"Dopo tanti anni, su questa vicenda bisognava mettere una pietra: è un triste passato da non rivangare"

Chiudere per non prestare il fianco a facili strumentalizzazioni e per continuare a vivere, senza tuttavia dimenticare alcune scelte e il loro valore.

centri urbani del Settentrione.

Da che parte stare? Con chi annette pezzi d'Italia, scatena rappresaglie, smantella apparati industriali e li trasferisce oltralpe o con chi spazza via il patrimonio storico e artistico e fa strage di civili con le bombe? Una decisione dura che tuttavia un soldato deve prendere, poiché sa che il suo dovere è quello di difendere il bene collettivo, in particolare quando lo stato latita e non c'è più legge.

E il bene collettivo può essere la chiave di lettura degli incontri tra Fazzoletti Verdi e ANR: di fronte alla divisa, simbolo di valori e di storia, l'uno riconosceva all'altro un ruolo nella tutela di interessi che andavano oltre l'ideologia e la politica. Una visione del mondo sintetizzata nel giuramento che entrambi, fino a prima dell' 8 Settembre 1943, avevano compiuto:

"*Giuro di essere fedele a Sua Maestà il Re ed ai suoi Reali Successori, di osservare lealmente lo Statuto e le altre leggi dello Stato e di adempiere tutti i doveri del mio Stato, con il sol scopo del bene inseparabile del Re e della Patria*"

Ipotesi azzardata?

Ricordo le parole di un collega, più anziano di me, che aveva dedicato anni di studi alla questione del confine nord orientale italiano: "*Non è da escludere che i piloti dell'ANR e gli osovani si proteggessero a vicenda. Erano Italiani, indossavano uniformi italiane e si destreggiavano, loro malgrado, tra i tedeschi, i 'garibaldini' legati a Tito e gli sloveni*".

Una considerazione che sento di condividere: piloti e uomini delle "Osoppo" erano animati dal senso risorgimentale di nazione che, nel Friuli Venezia Giulia del 1945,

strideva con altri interessi, legati invece all'ideologia.

Alcuni osovani pagheranno con la vita l' affezione all'unità del Paese: accusati ingiustamente di collaborazionismo col nemico, verranno trucidati alle Malghe di Porzus da partigiani comunisti,

gli stessi che in altre città della Penisola non andranno per il sottile con i soldati della RSI, a guerra finita.

Illusi? Idealisti? Figli di un'altra epoca? No, Italiani che al termine del conflitto non rivendicheranno glorie e prebende poiché, dal loro punto di vista, si erano limitati a compiere il proprio dovere.

D'altronde le vicende postbelliche di Franco, Gino, Loris, Luigi e degli altri aviatori parlano da sole: silenzio, discrezione, poca voglia di tornare sull'argomento RSI se non per ricordare che allora si volava "per difendere i cieli d'Italia".

"E' anche una cosa chiusa, ormai, dopo tanti anni" mi aveva detto Baldi in merito al suo servizio nell' ANR. E dello stesso parere era stato il generale degli Alpini Aldo Bricco, "Centina", unico sopravvissuto a Porzus, quando gli chiesero cosa ne pensasse della pellicola di Renzo Martinelli sulla strage:

"Dopo tanti anni, su questa vicenda bisognava mettere una pietra: è un triste passato da non rivangare"

Chiudere per non prestare il fianco a facili strumentalizzazioni e per continuare a vivere, senza tuttavia dimenticare alcune scelte e il loro valore.

Bibliografia

Ali nella tragedia – gli aviatori italiani dopo l'8 Settembre di Giulio Lazzati, Mursia 1970
Quelli del Gatto Nero – I 60 anni del 51^ Stormo di Nicola Malizia, Litografia Bianchini, Rimini, 1998
Aeronautica Nazionale Repubblicana, vol. II di Nino Area, Albertelli Editore, 1995
Air War Italy 1944-45: The Axis Air Forces in Italy June 1994-May 1945 di Nick Beale, Ferdinando D'Amico, Gabriele Valentini, Airlife Publishing Ltd, 1996
Storia contemporanea, il Novecento di Giovanni Sabbatucci, Vittorio Vidotto, Edizioni Laterza, 2002
I 600 giorni di Salò di Gianni Oliva, Ed. Giunti, 1996
Il gladio e l'alloro. L'esercito di Salò, Giampaolo Pansa, Mondadori 1991
L'ultimo fascismo – Storia e memoria della Repubblica di Salò di Roberto Chiarini, Marsilio, 2006
La guerra segreta nell'Italia liberata – spie e sabotatori dell'Asse, 1943-1945 di Donald Guerrey, Libreria Editrice Goriziana, 2004
La resa dei conti – aprile maggio 1945: foibe, piazzale Loreto e giustizia partigiana di Gianni Oliva, Mondadori, 1999
I legionari di Nettunia- i caduti della Repubblica Sociale Italiana di Anzio e Nettuno (1943-1945) di Pietro Cappellari, Herald Editore, 2009
L'Italia sotto le bombe di Marco Patricelli, Ed. Laterza, 2013
L'Italia in guerra: Il quinto anno, 1944 di Romain Mainero e Antonello Biagini, 1995
Messerschmitt Bf 109 di AAVV, Edizioni Rei, 2014

I falchi di Mussolini: i reparti da caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana 1943-1945 di Marco Mattioli, Aviolibri Records, 2011
Vincitori e vinti: Le stagioni dell'odio: dalle leggi razziali a Prodi e Berlusconi di Bruno Vespa, Mondadori, 2005
Oneri e onori. Le verità militari e politiche della guerra di liberazione in Italia di Roberto Roggero, Greco&Greco Editore, 2006
Gli ultimi in grigioverde - Storia delle Forze Armate della Repubblica Sociale Italiana (1943 – 1945) di Giorgio Pisanò, FPE, 1967
Fiat CR.32 Assi della Guerra Civile Spagnola di Alfredo Logoluso (Osprey Publishing, 2010)
Porzûs - Violenza e Resistenza sul confine orientale di Tommaso Piffer (con contibuti di Elena Aga-Rossi, Patrick Karlsen, Orietta Moscarda Oblak, Paolo Pezzino, Tommaso Piffer, Raoul Pupo) Ed. Il Mulino, 2012
La grande storia della seconda guerra mondiale di Martin Gilbert, Mondadori, 2006
L'Esodo – la tragedia negata degli italiani d'Istria, Dalmazia e Venezia Giulia di Arrigo Petacco, Mondadori, 1999
Adriano Visconti Asso di guerra di Giuseppe Pesce e Giovanni Massimello, Albertelli editore, 1997
53^ Stormo di Marco Mattioli, Osprey Publishing, 2010
La Grande Bugia di Giampaolo Pansa, Sperling&Kupfer, 2006
L'Italia del silenzio. 8 settembre 1943: storia del paese che non ha fatto i conti con il proprio passato di Gianni Oliva, Mondadori, 2013
Bf 109 Aces of North Africa and the Mediterranean di Jerry Scutts, Osprey Publishing, 2012

GRADI DELLA REGIA AERONAUTICA (1923-1946)

Ufficiali generali
Maresciallo dell'aria
Generale d'armata aerea
Generale di squadra aerea
Generale di divisione aerea
Generale di brigata aerea

Ufficiali superiori
Colonnello
Tenente colonnello
Maggiore

Ufficiali inferiori
Capiano
Tenente
Sottotenente

Sottufficiali
Maresciallo di prima classe[1]
Maresciallo di seconda classe[2]
Maresciallo di terza classe[3]
Sergente maggiore
Sergente

1 Equivalente del grado di maresciallo maggiore del Regio Esercito
2 Equivalente del grado di maresciallo capo del Regio Esercito
3 Equivalente del grado di mareciallo ordinario del Regio Esercito

Truppa
Primo aviere[4]
Aviere scelto[5]
Aviere[6]

4 Equivalente del grado di caporale maggiore del Regio Esercito
5 Equivalente del grado di caporale del Regio Esercito
6 Equivalente del grado di soldato semplice del Regio Esercito

Indice